

renfe



A photograph of a high-speed train, specifically a Renfe AVE, at sunset. The train is dark with the 'renfe' and 'AVE' logos on the side. In the background, there is a modern building with a curved glass facade and a large evergreen tree in front. The sky is filled with dramatic, colorful clouds. The overall mood is professional and modern.

# *Carta del presidente*

**renfe**

*renfe*

## Carta del presidente



**D. José Salgueiro Carmona**  
Presidente de Renfe

El camino emprendido por Renfe ha cristalizado en 2006. La gestión orientada al cliente, el incremento y mejora de los servicios, la puesta en circulación de nuevos trenes, la entrada en servicio de nuevas líneas... han permitido una clara mejora de las comunicaciones ferroviarias, que ha tenido como consecuencia un considerable incremento de la demanda.

En 2006 se produjo la firma del Contrato-Programa entre Renfe y la Administración General del Estado, documento esencial para la gestión de la empresa, ya que establece los objetivos, las obligaciones y los compromisos mutuos hasta 2010 y dota a la operadora ferroviaria de los elementos necesarios para su posicionamiento como empresa líder ante la próxima liberalización del sector.

En su segundo año de andadura, Renfe Operadora ha mejorado el resultado previsto en el Contrato-Programa para 2006 en 20,44 millones de euros.

La materialización efectiva de los ingresos y gastos previstos ha permitido alcanzar el resultado de gestión señalado, el cual, frente a las aportaciones necesarias para equilibrar la cuenta de resultados, supone una desviación positiva del 3,6%.

Estas cifras son sólo el reflejo objetivo de una realidad que se ha traducido en un volumen récord de viajeros transportados: 11 millones de viajeros más han confiado en Renfe para trasladarse a lo largo y ancho de la península. Y esto significa que 516,4 millones de personas en total han elegido en 2006 el tren como medio de transporte, lo que refrenda la apuesta decidida del Gobierno de

España por un servicio moderno, cómodo, eficaz, que ahorra energía y respeta el medio ambiente.

Buena muestra de ello es el incremento de viajeros de Cercanías en 8,5 millones o la gran aceptación de los servicios Avant entre Madrid y Toledo -cuya oferta comercial aumentó sustancialmente en 2006-, Madrid y Ciudad Real-Puertollano, y Sevilla y Córdoba, así como de las nuevas líneas de Alta Velocidad Madrid-Lleida-Camp de Tarragona y Madrid-Córdoba-Antequera.

En el negocio de las Mercancías, Renfe se ha dotado de un nuevo modelo organizativo, con una gestión descentralizada y cuentas de resultados propias, lo que ha permitido una mejora del área que ya compite en un mercado liberalizado. Integria, el Área industrial de la empresa, ha consolidado su estrategia de participación con la industria del sector, demostrando su capacidad para la fabricación de nuevo material rodante, al mismo tiempo que se han constituido valiosas alianzas con fabricantes para el mantenimiento de los trenes.

Un resultado, en suma, fruto de la confianza de los clientes y del trabajo de cada uno de los 14.520 empleados de Renfe Operadora, que han elevado la productividad en casi un 10%. Como presidente, me siento orgulloso de pertenecer a este equipo y estoy plenamente convencido de que seguiremos avanzando en el objetivo común de convertir el servicio ferroviario español en uno de los mejores del mundo, y el tren, en un medio de transporte competitivo en todos los aspectos.

Esta Memoria 2006 así lo augura.



## *Introducción*

VENTANA DE EMERGENCIA  
VENTANA DE EMERGENCIA

*renfe*



## *Introducción*

El ejercicio 2006 ha supuesto para Renfe Operadora el inicio de una nueva etapa de transformación, que se fundamenta en un nuevo modelo de gestión y cuyos principales objetivos son:

- Aprovechar las oportunidades de crecimiento.
- Fortalecer la empresa frente a la liberalización y la competencia.
- Adaptar la gestión a la nueva ordenación y regulación sectorial.
- Apoyar la reestructuración de los negocios para alcanzar la rentabilidad.

El nuevo modelo de gestión se desarrolla en torno a cuatro pilares fundamentales o Áreas de Actividad, en las que se agrupan internamente negocios que compiten en mercados similares, se enfrentan a los mismos cambios y requieren capacidades equivalentes.

Estas cuatro Áreas de Actividad se identifican por atender mercados y competencia diferentes, por tener marcos de liberalización con distintos calendarios de avance y por responder a esquemas de financiación diferenciados:

- **Área de Actividad de Servicios de Alta Velocidad-Larga Distancia**

En ella se integran las antiguas Unidades de Negocio de Alta Velocidad y Grandes Líneas, traspasando la gestión de la Alta Velocidad de Media Distancia al Área de Actividad de Cercanías y Media Distancia.

El desarrollo de su gestión vendrá marcado por la entrada en explotación de las nuevas infraestructuras de altas prestaciones, el fuerte esfuerzo inversor en material rodante y la competencia en un mercado en liberalización.

- **Área de Actividad de Cercanías y Media Distancia**

En ella se integran las antiguas Unidades de Negocio de Cercanías y Regionales, incorporándose también la gestión de la Alta Velocidad de Media Distancia.

Sus objetivos son consolidarse como el operador de referencia en servicios de interés público, reforzando el liderazgo en Cercanías y modernizando los servicios de Media Distancia, para dar respuesta a las necesidades de los ciudadanos y de las distintas Administraciones Públicas.

#### • Área de Actividad de Servicios de Mercancías y Logística

En un mercado ya liberalizado, apuesta por la especialización de su gestión por mercados sectoriales y por el desarrollo de nuevos servicios logísticos, demandados por los clientes, a través de alianzas con otras empresas, para dar una oferta integral.

#### • Área de Actividad de Fabricación y Mantenimiento

Se crea con el objetivo de transformar la actividad de mantenimiento y desarrollar el nuevo cometido de fabricación, alcanzando niveles de eficacia y calidad, mediante su adaptación al cambio tecnológico que supone la incorporación de nuevo material.

Este cambio se apoya en la colaboración con la industria privada y profundiza en la especialización hacia los distintos clientes internos.

#### • Estructura del Informe

Este informe de gestión incluye la información y actuaciones básicas de Renfe Operadora y se estructura en los siguientes bloques:

- Marco de relaciones Estado-Renfe Operadora.
- Síntesis de datos consolidados y estados financieros.
- Resultados y principales magnitudes de las Áreas de Actividad.
- Composición del Consejo de Administración a 31 de diciembre de 2006.

Respecto a la presentación de las cuentas de resultados de las Áreas de Actividad, hay que hacer la siguiente consideración: aunque en el ejercicio 2005 las cuentas se presentaron por unidades de negocio, para hacer una comparación homogénea se ha procedido a su reasignación por Áreas de Actividad.







## *Síntesis de gestión*

*renfe*



## **Síntesis de gestión**

### **3.1 Marco de relaciones Estado-Renfe Operadora**

El pasado 9 de enero de 2007 se procedió a la firma del Contrato-Programa entre la Administración General del Estado y Renfe Operadora para el período 2006-2010.

Este Contrato-Programa (en adelante, C-P) se acuerda al amparo del artículo 68 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria, y de las disposiciones transitorias: Cuarta de la Ley 39/2003, 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, Cuarta del Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario, y Segunda del Real Decreto 2396/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de la entidad pública empresarial.

El C-P establece los objetivos, obligaciones y compromisos mutuos entre la Administración General del Estado (en adelante, AGE) y la Entidad Pública Empresarial Renfe Operadora, en el marco de su objeto social, de la política económica general y de la política de transportes en particular, en línea con la normativa comunitaria y de acuerdo con la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, y se enmarca dentro de la política general de transportes del Gobierno recogida en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (en adelante, PEIT), aprobado por el Consejo de Ministros de 15 de julio de 2005, que pretende establecer un marco racional, eficiente y sostenible para el sistema de transporte a medio y largo plazo.

La vigencia del C-P se extiende desde el 1 de enero de 2006 hasta el 31 de diciembre de 2010, regularizándose sobre las bases previstas en el mismo, el ejercicio 2005.

Sobre la base de la organización de Renfe Operadora en cuatro Áreas de Actividad (servicios de Cercanías y Media Distancia, Alta Velocidad-Larga Distancia, Mercancías y Logística, y Fabricación y Mantenimiento), en el C-P se fijan los siguientes objetivos:

- Potenciar el desarrollo especializado del ferrocarril, favoreciendo la prestación de servicios ferroviarios de calidad dentro de una política integrada y armónica de transportes, promoviendo el desarrollo de la movilidad sostenible y segura, y estableciendo objetivos individualizados en función de las distintas Áreas de Actividad.
- El crecimiento sostenido adaptado al incremento de la cuota de mercado, a través de la captación de nuevos clientes, el desarrollo de nuevos productos y la búsqueda de nuevos negocios asociados al ferrocarril.
- La racionalización y mejora de la gestión de la entidad, desarrollando un sistema de gestión integrado y adecuando el actual modelo organizativo, mediante su orientación hacia una estructura más flexible y compatible, tanto con el objetivo fijado por el PEIT de dinamizar el modo de transporte ferroviario como con la evolución de los diferentes mercados objetivo.

Para ello, el C-P propone profundizar en el análisis de la correcta asignación de recursos e incluso en la definición de los mercados que mejor pueden satisfacer cada uno de ellos, como medio para:

- Especializar la gestión ajustando permanentemente la oferta a la demanda en cada mercado específico.
- Alcanzar la excelencia operativa, mediante un transporte eficaz, seguro, fiable y de calidad, respaldado por una organización innovadora, ágil y competitiva, apoyada en la tecnología.
- Incorporar las formas de coparticipación más adecuadas en cada caso con la iniciativa privada, de forma que se alcance la máxima rentabilidad posible como parte de la estrategia de preparación de la entidad para competir en un marco de liberalización creciente del modo de transporte ferroviario.
- Desarrollar los sistemas internos de control, de manera que cada Área de Actividad disponga no solamente de cuenta de resultados sino también de balance, de modo que ambas herramientas se configuren como elementos clave para la planificación y el seguimiento de cada una de ellas.
- Proporcionar a Renfe Operadora un marco de gestión autónoma, suficientemente flexible para permitirle una gestión empresarial ágil y competitiva en cada uno de sus mercados y según sus criterios de rentabilidad específicos, compatible con el ejercicio de la responsabilidad social empresarial.
- El establecimiento de un marco financiero-presupuestario que resulte compatible con el cumplimiento de los objetivos señalados anteriormente.



Por lo que se refiere al compromiso económico de aportaciones del Estado para 2006, el C-P mantiene los 962,2 millones de euros recogidos en la Ley 30/2005, de 29 de diciembre, de los Presupuestos Generales del Estado para 2006.

De esta cantidad, 558,2 millones corresponden a transferencias corrientes, de las cuales 300,5 millones tienen como objetivo compensar a Renfe Operadora por los mayores costes en que incurre en la prestación de los servicios de Cercanías y Media Distancia respecto a los ingresos que genera su explotación y 257,7 millones están destinados a financiar las pérdidas del resto de las actividades, incluido el coste del expediente de regulación de empleo.

Los restantes 404,0 millones de euros corresponden a aportaciones patrimoniales para financiar el plan de inversiones contemplado en el C-P.

Además de las cifras anteriores, en las cuentas que se presentan a continuación se incluyen otros 4,6 millones de euros devengados en el ejercicio 2006 para hacer frente al gasto derivado del expediente de regulación de empleo, y que serán abonados por la AGE en 2008 según señala el C-P.

### 3.2 Síntesis de resultados económicos

#### 3.2.1 Cuenta de resultados y actividad

El resultado de gestión de Renfe Operadora en 2006 arroja un saldo positivo de 20,4 millones de euros.

El resultado bruto de explotación (EBITDA) se sitúa en 111,4 millones de euros, lo que representa una mejora de 28,4 millones de euros sobre el del año 2005.

La ratio margen EBITDA sobre ingresos mejora respecto al ejercicio anterior, al pasar del 4,4% en 2005 al 5,4% en 2006.

En el capítulo de ingresos se observa un crecimiento del 8,2% sobre el año anterior y destaca la partida de ingresos por títulos de transporte totales (viajeros y mercancías), que, al alcanzar la cifra de 1.555,7 millones de euros, representa una mejora de 88,04 millones de euros (6%) sobre 2005.

En el mercado de viajeros, el crecimiento es del 7,7%, que se produce por el aumento de la demanda en un 2,3% y del ingreso medio por viajero-km de un 5,3%.

En el mercado de mercancías, por el contrario, se produce un estancamiento en la cifra de ingresos, a pesar de la disminución de un 2,4% en el volumen de toneladas transportadas.

En el capítulo de gastos cabe destacar:

- Energía de tracción

Si bien el aumento de la producción medida en TKB (tonelada-km bruta) representa un 1,3%, el gasto crece un 17,2%, lo que viene motivado por un doble efecto: la fuerte subida del precio de la energía, tanto diésel como eléctrica, y el cambio de mix en la producción, aumentando la proporción de servicios en líneas de ancho UIC, en los que el consumo energético es mayor que en las líneas convencionales.

- Cánones ADIF

La aplicación de la OM FOM/898/2005, de 8 de abril, por la que se fijan las cuantías de los cánones ferroviarios, supone para Renfe Operadora en 2006 un gasto de 162,1 millones de euros, frente a los 121,9 millones de euros del año 2005, lo que representa un aumento del gasto de 40,2 millones de euros.

Este incremento se concentra en el canon por utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General y se debe, fundamentalmente, a que en 2006 se empezó a pagar dicho canon por la utilización de líneas convencionales que estuvieron exentas en 2005.

- Intereses financieros estructurales

El fuerte incremento de esta partida se debe, principalmente, al crecimiento del endeudamiento, generado por la necesidad de financiación de las nuevas adquisiciones de material rodante, y a la desfavorable evolución sufrida por los tipos de interés en 2006, que alcanzó en diciembre un coste medio del 4,2%.

En los cuadros que se presentan a continuación se incluyen la cuenta de resultados de Renfe Operadora, la distribución del número medio de empleados por organismos, el desglose de las principales partidas de materiales y servicios, la comparación 2006/2005 de las principales magnitudes del tráfico de viajeros y mercancías, así como algunas ratios de productividad.

CIERRE AÑO 2006 / Cuenta de resultados		(millones de euros)			
		2006	2005	VARIACIÓN	
				DIFERENCIA	
				%	
=	<b>RESULTADO ANTES DE AMORTIZACIONES, INTERESES E IMPUESTOS (EBITDA)</b>	<b>111,42</b>	<b>82,98</b>	<b>28,44</b>	<b>34,3</b>
-	Variación de provisiones para reparaciones	3,03	2,27	0,76	33,6
-	Amortizaciones y retiros del inmovilizado	241,45	226,19	15,26	6,7
	<b>RESULTADO ANTES DE INTERESES E IMPUESTOS (EBIT)</b>	<b>-133,06</b>	<b>-145,49</b>	<b>12,43</b>	<b>8,5</b>
-	Intereses del activo circulante	7,96	7,14	0,83	11,6
-	Intereses financieros estructurales	70,47	37,55	32,92	87,7
+/-	Resultados extraordinarios	4,80	-11,20	16,00	142,8
-	Impuesto de sociedades				
=	<b>RESULTADO DEL EJERCICIO</b>	<b>-206,69</b>	<b>-201,37</b>	<b>-5,32</b>	<b>-2,6</b>
+	Compensación de pérdidas <sup>1</sup>	227,13	205,80	21,33	10,4
=	<b>RESULTADO DE GESTIÓN</b>	<b>20,44</b>	<b>4,43</b>	<b>16,01</b>	<b>361,5</b>

<sup>1</sup>Los Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2006 contemplan una aportación total a Renfe Operadora de 562,72 millones de euros.

## DESGLOSE DE MATERIALES Y SERVICIOS

(miles de euros)

CONCEPTOS	IMPORTE	TOTAL (% s/total)	ACUM. (%)
Total ADIF :			
- Servicios ADIF	309.117,9	31,2	31,2
- Canon infraestructura	147.000,0	14,8	
- Canon estaciones	106.253,1	10,7	
	55.864,8	5,6	
Reparación y conservación de material	205.877,9	20,8	51,9
Gastos ligados al tráfico de viajeros	107.177,2	10,8	62,7
Consumo de materiales (almacén)	83.055,9	8,4	71,1
Reparación y conservación de instalaciones fijas	45.417,7	4,6	75,7
Remuneración e incentivos de agencias de viaje	33.803,0	3,4	79,1
Vigilancia de edificios	32.971,6	3,3	82,4
Publicidad y relaciones públicas	30.428,5	3,1	85,5
Mantenimiento de ordenadores y equipos de oficina	28.758,6	2,9	88,4
Gastos ligados al tráfico de mercancías	16.841,7	1,7	90,1
Energía UDT	13.566,4	1,4	91,4
Gastos de viaje del personal	10.537,7	1,1	92,5
Alquiler de camas	10.246,8	1,0	93,5
Trabajos realizados por terceros	7.906,6	0,8	94,3
Estudios y consultorías	6.382,6	0,6	95,0
Servicios bancarios	5.099,6	0,5	95,5
Resto	44.725,1	4,5	100,0
<b>TOTAL MATERIALES Y SERVICIOS</b>	<b>991.914,8</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

## DESGLOSE DEL NÚMERO MEDIO DE PERSONAS POR ORGANISMOS

	2006	2005	VARIACIÓN (%)	TOTAL RENFE (% s/total Renfe)
A. A. Cercanías y Media Distancia	5.262	5.377	-2,1	35,7
A. A. Alta Velocidad-Larga Distancia	2.336	2.339	-0,1	15,9
A. A. Mercancías y Logística	2.262	2.406	-6,0	15,4
A. A. Fabricación y Mantenimiento	3.990	4.116	-3,1	27,1
Organismos corporativos	874	822	6,3	5,9
<b>TOTAL RENFE</b>	<b>14.723</b>	<b>15.061</b>	<b>-2,2</b>	<b>100,0</b>

## CIERRE AÑO 2006 / Cuenta de resultados

(millones de euros)

	2006	2005	VARIACIÓN	
			DIFERENCIA	%
<b>INGRESOS</b>				
Títulos de transporte viajeros y mercancías	1.555,72	1.467,68	88,04	6,0
Convenios específicos con Comunidades Autónomas	32,52	28,30	4,22	14,9
Compensación prestación Servicio Cercanías y Media Distancia <sup>1</sup>	300,54	248,99	51,55	20,7
Ingresos de tráfico	1.888,78	1.744,97	143,82	8,2
Alquileres y cánones	18,96	18,94	0,02	0,1
Beneficios venta de inmovilizado	2,40	1,16	1,24	106,8
Otros ingresos	43,99	93,20	-49,21	-52,8
Convenios ADIF	47,55		47,55	
Trabajos para el inmovilizado	17,94	16,08	1,86	11,6
Ingresos varios	130,83	129,37	1,46	1,1
Aplicación de subvenciones en capital	0,64	0,88	-0,24	-26,9
Subvención devengada Plan de Recursos Humanos (ERE) <sup>1</sup>	35,05	16,23	18,81	115,9
<b>+ TOTAL INGRESOS</b>	<b>2.055,31</b>	<b>1.891,45</b>	<b>163,86</b>	<b>8,7</b>
<b>GASTOS</b>				
Personal	699,36	676,04	23,31	3,4
Plan de Recursos Humanos (ERE)	36,16	16,23	19,93	122,8
Energía de tracción	216,45	184,65	31,80	17,2
Cánones y servicios ADIF (excepto energía de tracción)	309,12	269,47	39,64	14,7
Otros materiales y servicios	682,80	636,84	45,96	7,2
Efecto prorrata de IVA		25,23	-25,23	
<b>- TOTAL GASTOS</b>	<b>1.943,88</b>	<b>1.808,47</b>	<b>135,41</b>	<b>7,5</b>

<sup>1</sup>Los Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2006 contemplan una aportación total a Renfe Operadora de 562,72 millones de euros.

## PRINCIPALES MAGNITUDES

MERCADO DE VIAJEROS	2006	2005	VARIACIÓN (%)
<b>OFERTA (PKO) : (millones de plazas-km)</b>			
A. A. Cercanías y Media Distancia	31.175,0	30.163,1	3,4
A. A. Alta Velocidad-Larga Distancia	12.999,4	13.109,3	-0,8
<b>TOTAL</b>	<b>44.174,4</b>	<b>43.272,4</b>	<b>2,1</b>

## DEMANDA (PKD) : (millones de viajeros-km)

A. A. Cercanías y Media Distancia	11.791,8	11.455,3	2,9
A. A. Alta Velocidad-Larga Distancia	8.467,9	8.353,3	1,4
<b>TOTAL</b>	<b>20.259,7</b>	<b>19.808,6</b>	<b>2,3</b>

APROVECHAMIENTO (%) (PKD/PKO)<sup>1</sup>

A. A. Cercanías y Media Distancia	37,8	38,0	-0,2
A. A. Alta Velocidad-Larga Distancia	65,1	63,7	1,4
<b>TOTAL</b>	<b>45,9</b>	<b>45,8</b>	<b>0,1</b>

<sup>1</sup>En la columna de variación se indica la diferencia en puntos porcentuales respecto al año anterior.

NOTA: Desde el 1 de enero de 2006, los trenes de Alta Velocidad de Media Distancia son gestionados por el Área de Actividad de Cercanías y Media Distancia. Con el fin de hacer homogénea la comparación, se incluyen también en 2005.

## PRINCIPALES MAGNITUDES

MERCADO DE MERCANCÍAS	2006	2005	VARIACIÓN (%)
<b>Toneladas-km brutas (millones de TKB)</b>			
	27.824,7	28.313,4	-1,7
Toneladas-km netas (millones de TKN)	11.011,9	11.070,6	-0,5
<b>APROVECHAMIENTO (%) (TKN/TKB)<sup>1</sup></b>	<b>39,6</b>	<b>39,1</b>	<b>0,5</b>

<sup>1</sup>En la columna de variación se indica la diferencia en puntos porcentuales respecto al año anterior.



## PRINCIPALES MAGNITUDES

INGRESOS DE TÍTULOS DE TRANSPORTE  
(millones de euros)

	2006	2005	VARIACIÓN (%)
A. A. Cercanías y Media Distancia	548,1	504,4	8,7
A. A. Alta Velocidad-Larga Distancia	685,0	640,6	6,9
<b>Total mercado de viajeros</b>	<b>1.233,1</b>	<b>1.145,0</b>	<b>7,7</b>
A. A. Mercancías y Logística	322,6	322,7	0,0
<b>TOTAL</b>	<b>1.555,7</b>	<b>1.467,7</b>	<b>6,0</b>

DEMANDA EN VIAJEROS  
(millones de viajeros)

	2006	2005	VARIACIÓN (%)
A. A. Cercanías y Media Distancia	498,1	487,7	2,1
A. A. Alta Velocidad-Larga Distancia	18,2	17,7	3,0
<b>TOTAL</b>	<b>516,4</b>	<b>505,4</b>	<b>2,2</b>

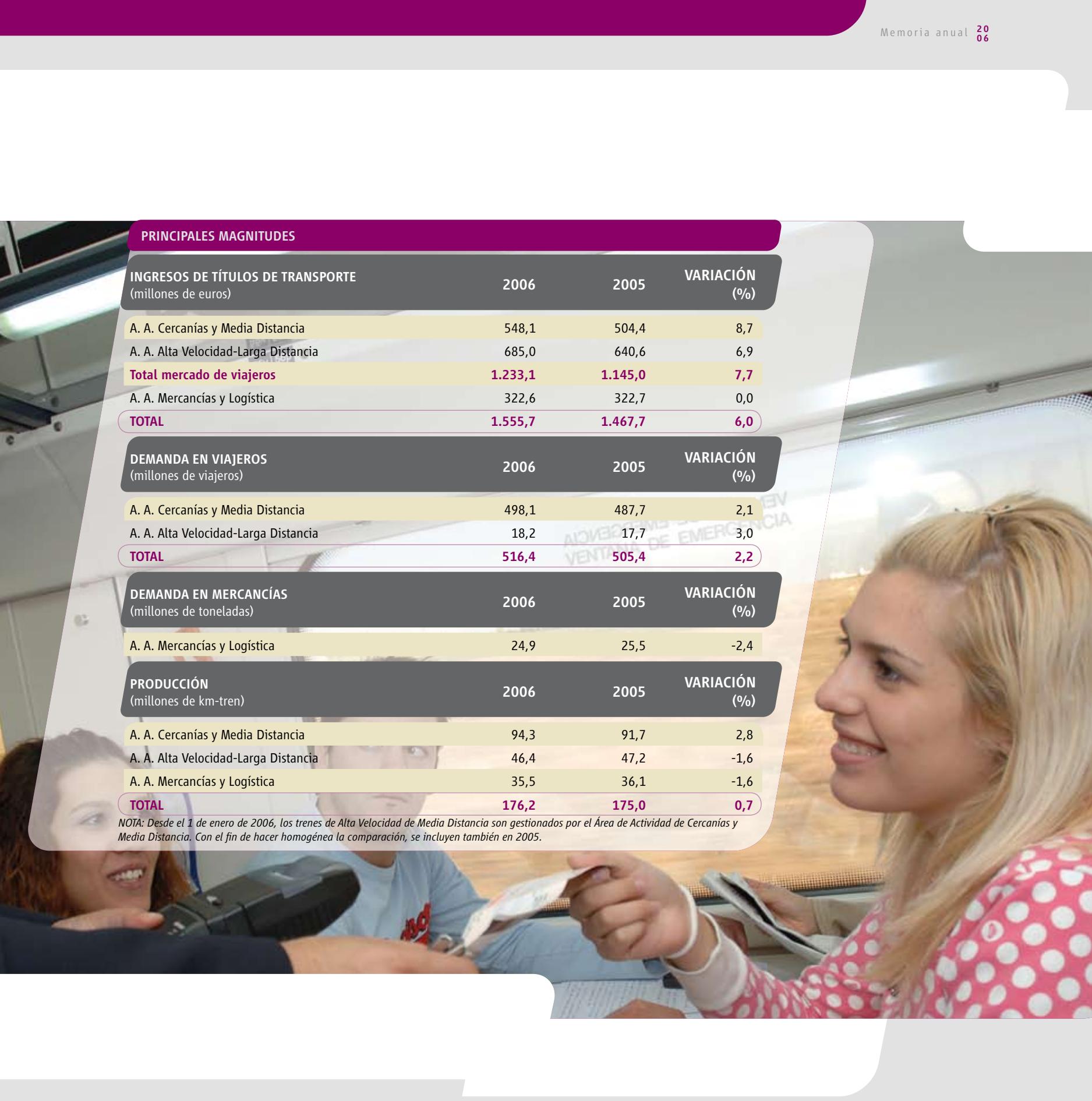
DEMANDA EN MERCANCÍAS  
(millones de toneladas)

	2006	2005	VARIACIÓN (%)
A. A. Mercancías y Logística	24,9	25,5	-2,4

PRODUCCIÓN  
(millones de km-tren)

	2006	2005	VARIACIÓN (%)
A. A. Cercanías y Media Distancia	94,3	91,7	2,8
A. A. Alta Velocidad-Larga Distancia	46,4	47,2	-1,6
A. A. Mercancías y Logística	35,5	36,1	-1,6
<b>TOTAL</b>	<b>176,2</b>	<b>175,0</b>	<b>0,7</b>

NOTA: Desde el 1 de enero de 2006, los trenes de Alta Velocidad de Media Distancia son gestionados por el Área de Actividad de Cercanías y Media Distancia. Con el fin de hacer homogénea la comparación, se incluyen también en 2005.



**RATIOS DE PRODUCTIVIDAD**

	2006	2005	VARIACIÓN (%)
Total ingresos por empleado (miles de euros) <sup>1</sup>	134,79	123,37	9,3
Productividad económica <sup>2</sup>	288,78	277,25	4,2
Productividad (miles de UT/empleado) <sup>3</sup>	2.124,00	2.050,26	3,6

<sup>1</sup> No incluye subvención Plan ERE.

<sup>2</sup> Ingresos de clientes entre gastos de personal.

<sup>3</sup> UT: unidades de tráfico = viajeros-km + toneladas-km netas (TKN).

	2006	2005	VARIACIÓN (%)
Ingreso de títulos de transporte por UT (céntimos de euro)	4,97	4,75	4,7
Ingreso medio por viajero-km (céntimos de euro)	6,09	5,78	5,3
Ingreso medio por TKN (céntimos de euro)	2,93	2,91	0,5

### 3.2.2 Balance de situación

El balance de Renfe Operadora a 31 de diciembre de 2006 alcanza la cifra de 5.073,0 millones de euros y queda estructurado, en grandes masas patrimoniales, del siguiente modo:

ACTIVO							(millones de euros)			
	2006	%	2005	%	PASIVO	2006	%	2005	%	
Inmovilizado	4.163,6	82,10	3.404,0	84,40	Fondos propios	1.659,4	32,90	1.234,9	30,60	
Deudores a largo plazo	168,3	3,30	172,7	4,30	Ingresos a distribuir en varios ejercicios	10,8	0,30	11,5	0,30	
Gastos a distribuir	1,6	0,00	2,1	0,10	Provisión riesgos y gastos a largo plazo	89,4	1,20	53,1	1,30	
Activo circulante	739,5	14,50	454,9	11,30	Acreedores a largo plazo	2.118,4	41,60	1.740,5	43,10	
					Acreedores a corto plazo	1.195,1	24,00	993,7	24,60	
<b>Total Activo</b>	<b>5.073,0</b>	<b>100,00</b>	<b>4.033,7</b>	<b>100,00</b>	<b>Total Pasivo</b>	<b>5.073,0</b>	<b>100,00</b>	<b>4.033,7</b>	<b>100,00</b>	

Las variaciones más relevantes de las distintas partidas del balance son las siguientes:

- En el Inmovilizado, dentro de Elementos de transporte, se ha producido un aumento neto de 374,7 millones de euros, y en las Inmovilizaciones en curso, por 554,3 millones de euros; ambos efectos están motivados fundamentalmente por la adquisición de material rodante.
- En Deudores a largo plazo, se mantienen los saldos correspondientes a los derechos de reposición por parte de ADIF de los espacios sobre los que Renfe Operadora tiene derechos de uso, por un importe de 44,5 millones de euros. Igualmente está incluido con origen en los servicios prestados a la Junta de Extremadura un importe de 29,5 millones de euros, pendiente de cobro a ADIF, procedente de la asignación de bienes y derechos en la segregación de ADIF. Además, se incluyen las diferencias de cambio no realizadas existentes en la segregación atribuidas a Renfe Operadora por importe de 81,5 millones de euros, que el Estado tiene previsto abonar en 2008.
- El principal aumento en el Activo circulante se debe al saldo de las inversiones financieras temporales por importe de 221,8 millones de euros, así como al incremento de la posición deudora que mantiene la entidad con la Hacienda Pública, al cierre de 2006, por importe de 145,8 millones de euros respecto al cierre del ejercicio 2005, en el que era de 92,1 millones de euros, correspondiente en su mayoría a la liquidación de IVA resultante en el ejercicio.
- En el Pasivo, destacan el aumento de los fondos propios por las aportaciones patrimoniales recibidas del Estado por 404 millones de euros, el incremento neto del endeudamiento financiero a largo plazo por 380 millones de euros y los proveedores de inmovilizado a corto plazo, que han aumentado en 213 millones de euros.



### 3.2.3 Inversiones de Renfe Operadora en el año 2006 y su financiación

En el ejercicio 2006 la inversión de Renfe Operadora con cargo al presupuesto de inversiones ha alcanzado la cifra de 1.015.718.690 euros, distribuidos del siguiente modo:

CONCEPTO	(euros) GASTO
Inversión material e inmaterial	1.009.896.690
Inversiones financieras	5.822.000
<b>Total Presupuesto de Inversiones</b>	<b>1.015.718.690</b>

El total incluye 4.023.703 euros por el efecto "IVA soportado no deducible".

La diferencia entre la cifra de 1.015.718.690 euros y la inversión en obra en curso que reflejan las cuentas anuales y la memoria por importe de 1.016.286.000 euros corresponde a los proyectos pendientes de asignar.

La financiación del presupuesto de inversiones se ha realizado del siguiente modo:

FINANCIACIÓN	(euros) IMPORTE
Dotación de amortizaciones	231.778.611
Aportaciones patrimoniales	404.000.000
Mercado financiero	379.940.079
<b>Total Presupuesto de Inversiones</b>	<b>1.015.718.690</b>

Los proyectos de inversión individuales más destacables han sido:

PROYECTO	ÁREA DE ACTIVIDAD	(euros) GASTO	%
16 trenes de alta velocidad s/103 - Siemens (año 2001)	Alta Vel.- Larga Dis.	276.854.215	27,3
80 + 3 trenes modulares Civia II	Cercanías y Media Dis.	98.491.296	9,7
80 trenes Civia III	Cercanías y Media Dis.	89.401.854	8,8
13 trenes velocidad 250 km/h ancho UIC	Cercanías y Media Dis.	66.971.616	6,6
100 locomotoras eléctricas	Mercancías y Logística	49.701.277	4,9
57 trenes eléctricos	Cercanías y Media Dis.	48.627.270	4,8
50 trenes diésel	Cercanías y Media Dis.	39.621.000	3,9
Reconstrucción 28 locomotoras s/333	Alta Vel.- Larga Dis.	30.198.819	3,0
12 trenes autopropulsados eléctricos RD (año 2001)	Alta Vel.- Larga Dis.	23.118.407	2,3
54 coches turistas de material Talgo VII	Alta Vel.- Larga Dis.	21.904.246	2,2
10 composiciones remolcadas Tren Hotel RD	Alta Vel.- Larga Dis.	21.478.965	2,1
Reconstrucción 32 locomotoras s/333	Mercancías y Logística	16.747.401	1,6
16 trenes de Alta Velocidad s/102 - Talgo (año 2001)	Alta Vel.- Larga Dis.	14.757.389	1,5
18 trenes autopropulsados RD s/130	Alta Vel.- Larga Dis.	14.685.638	1,4
Nuevo CTT para material Alta Velocidad en Málaga Los Prados	Fabricación y Mnto.	10.835.881	1,1

## Gasto en inversiones por tipos de activo

TIPO DE ACTIVO	(euros)	IMPORTE	%
Nuevo material rodante	825.924.432	81,3	
Modernización y mejoras de material	88.066.389	8,7	
Nuevos talleres y mejoras	37.671.882	3,7	
Instalaciones en estaciones	23.412.857	2,3	
Otras inversiones	34.821.130	3,4	
Inversiones financieras	5.822.000	0,6	
<b>TOTAL</b>	<b>1.015.718.690</b>		<b>100,0</b>

## Gasto en inversiones por tipo de material rodante

El gasto total en material rodante (nuevo material y modernizaciones y mejoras) ha sido de 913.990.821 euros, distribuidos, según el tipo de material, del siguiente modo:

TIPO DE MATERIAL	(euros)	IMPORTE	%
Trenes de Alta Velocidad	455.842.134	49,9	
Unidades eléctricas de Cercanías	209.886.170	23,0	
Locomotoras diésel, eléctricas y maniobras	102.678.952	11,2	
Material Talgo	53.139.695	5,8	
Trenes autopropulsados diésel	49.558.785	5,4	
Trenes autopropulsados eléctricos	40.771.969	4,5	
Resto de material	2.113.116	0,2	
<b>Total Presupuesto de Inversiones</b>	<b>913.990.821</b>		<b>100,0</b>



## Gasto en inversiones por unidades de negocio

INVERSIONES 2006	DISTRIBUCIÓN POR ÁREAS DE ACTIVIDAD	(euros)	
		GASTO 2006	%
<b>CERCANÍAS Y MEDIA DISTANCIA</b>		<b>399.157.086</b>	<b>39,3</b>
<b>Trenes</b>		<b>371.875.651</b>	
0710/0604 Mejoras técnicas y resto de actuaciones en trenes		6.069.524	
0715 Adquisición de 14 trenes tipo Civia (año 2000)		5.608.710	
0718 Adquisición de 80 + 3 trenes modulares (año 2003)		98.491.296	
0719 Adquisición de 80 trenes Civia III		89.401.854	
0723 Modernización y ampliación media en UT		13.102.916	
0608 Transformación electrotrenes s/448 (planes 99/00/03/04/05)		10.640	
0609 Adquisición de 21 automotores TRD 3 (año 2001)		51.442	
06B1 20 trenes 250/270 km/h - Madrid-Barcelona (año 2001)		3.310.173	
06N1 Adquisición de 13 trenes 250 km/h ancho UIC		66.971.616	
06N3 Suministro de 29 trenes RD 250 km/h s/120 (año 2005)		609.210	
0614 Adquisición de 50 trenes diésel		39.621.000	
0616 Adquisición de 57 trenes eléctricos		48.627.270	
<b>Resto de inversiones</b>		<b>27.281.435</b>	
0706/7/8/14 Estaciones e instalaciones en núcleos		23.412.856	
0709 Otras inversiones (prototipo, señalización, ofimática)		1.230.407	
0716 Instalaciones y medios talleres		934.969	
0602 Instalaciones y medios de gestión		1.689.024	
1817 D.G. Servicios Cercanías y Media Distancia		14.179	

INVERSIONES 2006		DISTRIBUCIÓN POR ÁREAS DE ACTIVIDAD	(euros)	
			GASTO 2006	%
<b>ALTA VELOCIDAD-LARGA DISTANCIA</b>			<b>472.914.584</b>	<b>46,6</b>
	<b>Trenes</b>		<b>468.710.385</b>	
0905	Inversiones complementarias trenes Madrid-Sevilla		1.135.700	
09B1	32 trenes tipo 350 km/h s/102 y 103 (16 Talgo/Bombardier y 16 Siemens)		291.611.604	
09B2	Inversiones complementarias trenes Madrid-Barcelona		290.012	
10B1	12 trenes autopropulsados RD s/120 L/Madrid-Barcelona (año 2001)		23.118.407	
10B2	Adquisición de 10 composiciones THRD		21.478.965	
10B3	Adaptación de 22 composiciones RD L/Madrid-Barcelona (año 2004)		2.961.410	
10B4	Adquisición de tracción para 22 composiciones RD L/Madrid-Barcelona		48.580.057	
10B5	Adquisición de 48 coches Talgo serie VII (año 2003)		29.917	
10N2	Adquisición de 18 trenes autopropulsados Talgo s/VII s/130 (año 2005)		14.685.638	
1002/04	Instalaciones y medios (mejoras en trenes)		7.728.823	
1010	Modernización y mejoras técnicas en locomotoras		344.288	
1011	Adquisición de 22 composiciones Talgo 7ª generación (año 1999)		181.071	
1013	Actuaciones en material Talgo		3.072.754	
1017	Adquisición material Talgo s/VI (3 furgones y 1 cafetería) (año 2005)		783.088	
1018	Adquisición material Talgo s/VII (54 coches) (año 2005)		21.904.246	
1019	Reconstrucción de 28 locomotoras s/333 (año 2003)		30.198.819	
1020	Asistencia técnica y piezas de parque para nuevos trenes		605.586	
	<b>Resto de inversiones</b>		<b>4.204.199</b>	
0902	Instalaciones y medios de gestión Madrid-Sevilla		257.992	
09B4	Instalaciones y medios de gestión Madrid-Barcelona		18.492	
09B5	Talleres Madrid-Barcelona (ampliación La Sagra)		892.706	
1007	Instalaciones y medios de gestión		2.693.428	
1818	D.G. Servicios de Alta Velocidad-Larga Distancia		341.581	

## Gasto en inversiones por unidades de negocio

INVERSIONES 2006		DISTRIBUCIÓN POR ÁREAS DE ACTIVIDAD		(euros)
		GASTO 2006		%
	<b>SERVICIOS DE MERCANCÍAS Y LOGÍSTICA</b>		74.095.953	7,3
	<b>Locomotoras</b>		<b>72.118.945</b>	
4703	Modernización y mejoras técnicas en locomotoras		3.490.976	
4707	Adquisición de 100 locomotoras eléctricas		49.701.277	
4711	Reconstrucción de 32 locomotoras s/333 (año 2003)		16.747.401	
4712	Reconstrucción de 28 locomotoras s/333 (año 2005)		2.179.291	
	<b>Resto de inversiones</b>		<b>1.977.008</b>	
4701	Instalaciones y medios de gestión		810.175	
4702	Modificación de vagones		1.117.883	
1819	D.G. Servicios de Mercancías y Logística		48.950	
	<b>FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO</b>		36.012.165	3,5
1401/02/03	Instalaciones industriales		9.027.976	
1404	Talleres Alta Velocidad Atocha-Cerro Negro-Sta. Catalina		8.996.552	
1405	Taller Alta Velocidad Madrid-Fuencarral		7.151.756	
1407	Taller Alta Velocidad Málaga-Los Prados		10.835.881	
	<b>DIRECCIÓN CORP. DE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN</b>		<b>9.124.074</b>	<b>0,9</b>
	<b>DIRECCIÓN CORP. DE SISTEMAS DE INFORMACIÓN</b>		<b>9.441.725</b>	<b>0,9</b>
	<b>CORPORACIÓN</b>		<b>9.151.103</b>	<b>0,9</b>
	<b>INVERSIONES FINANCIERAS</b>		<b>5.822.000</b>	<b>0,6</b>
1911	Inversiones financieras de Fabricación y Mantenimiento		4.165.000	
1912	Inversiones financieras de Mercancías y Logística		1.657.000	
	<b>TOTAL</b>		<b>1.015.718.690</b>	<b>100,0</b>

## Nuevas inversiones aprobadas en el ejercicio, para ejecutar en 2006 y años sucesivos

La aprobación de nuevas inversiones en el ejercicio 2006 ha sido de 736.818.552 euros (607.287.351 euros en nuevas propuestas de inversión y 129.531.201 euros como revisiones a propuestas de inversión de planes anteriores), distribuidas en:

CONCEPTO	(euros) APROBACIÓN
Inversión material e inmaterial	730.397.773
Inversiones financieras	6.420.779
<b>Total aprobación Presupuesto de Inversiones</b>	<b>736.818.552</b>

La distribución por Áreas de Actividad de las nuevas inversiones aprobadas con cargo al presupuesto de inversiones se indica en el siguiente cuadro:

ÁREA DE ACTIVIDAD	(euros) APROBACIÓN	%
Cercanías y Media Distancia	452.970.946	61,4
Alta Velocidad-Larga Distancia	41.504.577	5,6
Mercancías y Logística	93.946.621	12,8
Fabricación y Mantenimiento	124.901.419	17,0
Seguridad en la Circulación	3.398.639	0,5
Sistemas de Información	7.532.026	1,0
Direcciones Corporativas	6.143.545	0,8
Inversiones Financieras	6.420.779	0,9
<b>TOTAL</b>	<b>736.818.552</b>	<b>100,0</b>



### 3.2.4 Gestión financiera en 2006. Evolución del endeudamiento

#### Necesidades de financiación

Las operaciones tanto de explotación como de inversiones presentaron durante el año 2006 unas necesidades de caja que ascendieron a 3.101 millones de euros. Estas necesidades se han cubierto mediante el cobro de las aportaciones realizadas por el Estado, los ingresos comerciales y el incremento del endeudamiento.

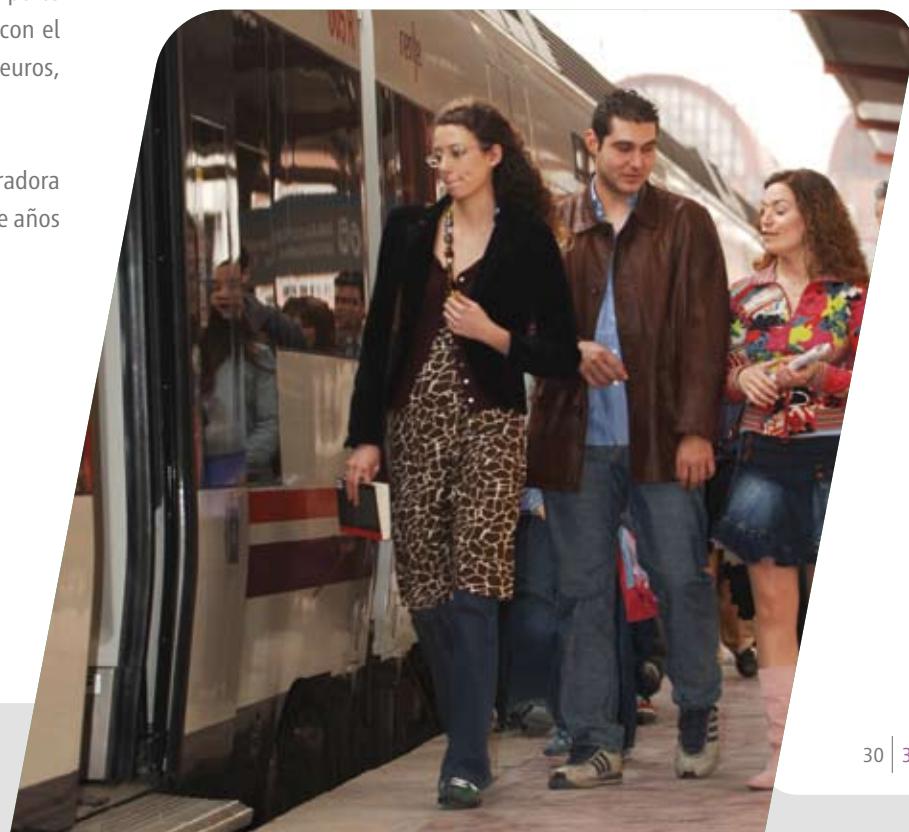
Para cubrir las necesidades anteriormente citadas, Renfe Operadora acudió a los mercados monetarios, utilizando como instrumentos de financiación las pólizas de tesorería y un préstamo a un año con La Caixa por importe de 84,6 millones de euros a tipo de interés fijo.

En cuanto a las necesidades de financiación de material rodante de Alta Velocidad-Larga Distancia, apeló al mercado de capitales a través de la Sociedad EUROFIMA, con la que concertó un préstamo a 10 años por un importe de 200 millones de euros, y del Banco Europeo de Inversiones (BEI), con el que concertó otro préstamo a 25 años por importe de 300 millones de euros, ambos a tipo de interés fijo.

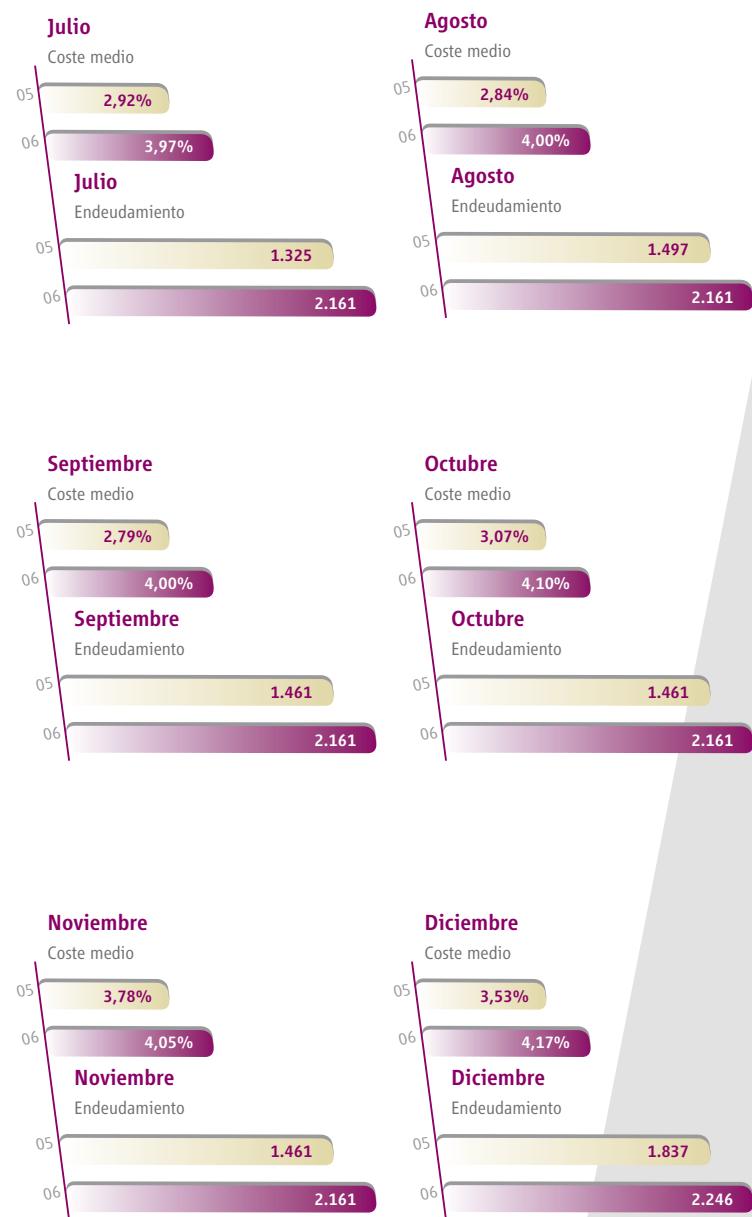
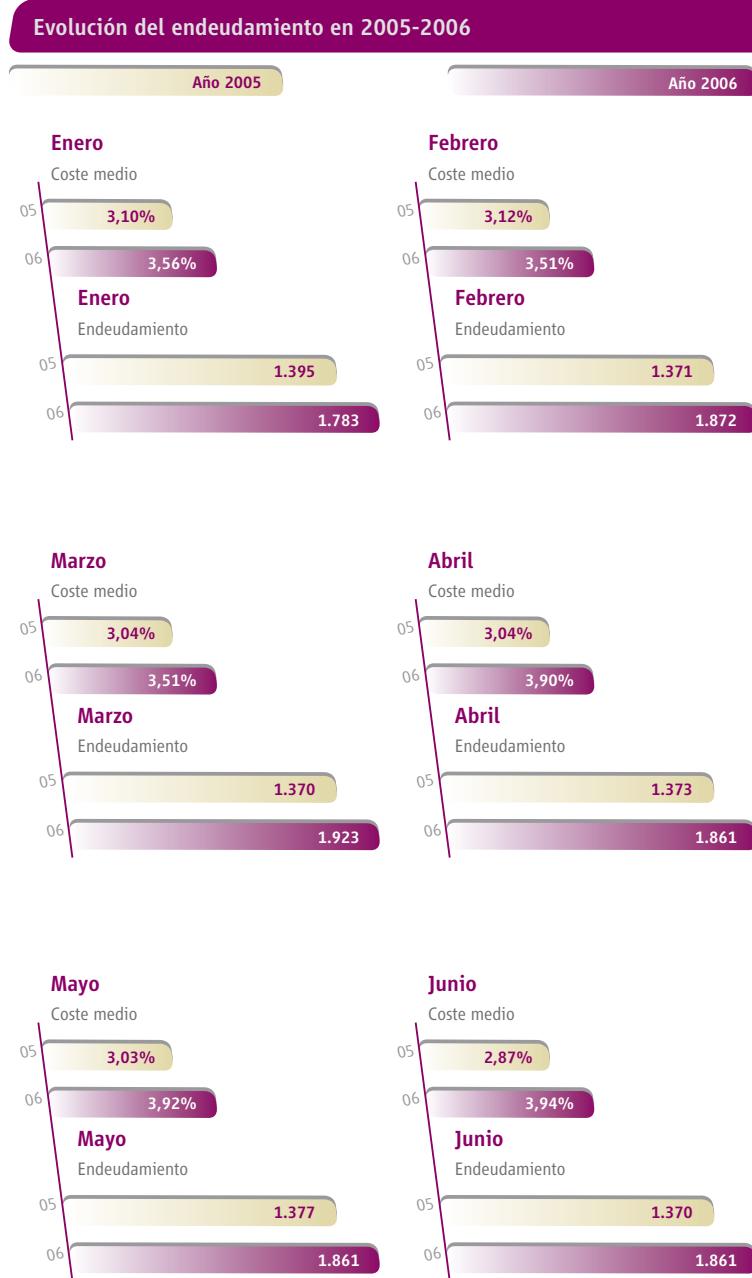
El Ministerio de Industria, Turismo y Comercio concedió a Renfe Operadora un préstamo por importe de 267.470 euros a tipo de interés cero a siete años para la formación *on-line* de trabajadores.

#### Endeudamiento

Endeudamiento	31 de diciembre de 2005		31 de diciembre de 2006		(millones de euros)
	Importe	%	Importe	%	
<b>Corto plazo</b>					
- Pólizas de crédito	175,93	9,58			-175,93
- Préstamos			84,58	3,77	84,58
<b>Largo plazo</b>					
- EUROFIMA	1.660,81	90,42	1.860,81	82,86	200,00
- BEI			300,00	13,36	300,00
- Otros			0,27	0,01	0,27
<b>TOTAL</b>	<b>1.836,74</b>	<b>100,00</b>	<b>2.245,65</b>	<b>100,00</b>	<b>408,92</b>



## Evolución del endeudamiento en 2005-2006



El incremento del endeudamiento producido en Renfe Operadora durante el ejercicio 2006 ha sido de 408,92 millones de euros. La totalidad de la deuda está nominada en euros.

## Ingresos y gastos financieros

En lo referente a los ingresos y gastos financieros, a continuación se presentan comparados con los del año 2005.

	(millones de euros)	
	2005	2006
<b>Total ingresos financieros<sup>1</sup></b>	<b>8</b>	<b>17</b>
Rendimientos de inver. financieras temporales	2	7
Otros ingresos financieros	3	5
Dividendos	3	5
<b>Total gastos financieros</b>	<b>-48</b>	<b>-89</b>
Financiación a largo plazo	-47	-86
Financiación a corto plazo	-0,4	-1
Otros gastos financieros	-1	-2
<b>Total ingresos y gastos financieros</b>	<b>-40</b>	<b>-72</b>

<sup>1</sup>En la cuenta de resultados de Renfe Operadora y de las áreas de actividad, los ingresos por dividendos y los ingresos por intereses cargados a clientes se incluyen en la partida de Otros ingresos, dentro del capítulo de Ingresos varios.

El aumento de 32 millones de euros en los costes financieros se debe fundamentalmente al incremento del endeudamiento y a la desfavorable evolución de los tipos de interés.



## La Tesorería de Renfe Operadora

El negocio que Renfe Operadora mantiene con las entidades financieras, suma de negocio bancario y operaciones corrientes de caja, además de las operaciones procedentes de las necesidades de financiación, ha experimentado un aumento con respecto a 2005. Esto ha sido debido fundamentalmente al crecimiento de las inversiones financieras temporales.

A modo de resumen estadístico, a continuación recogemos las cifras más relevantes que dimensionan el citado volumen y nos detallan la relación entre las operaciones bancarias y sus gastos correspondientes.

En el periodo correspondiente al año 2006 se han realizado movimientos de tesorería por importe de 42.364,07 millones de euros.

Se han ordenado, desde nuestro Banco Clearing, un total de 642 transferencias interbancarias, a través de Banco de España mediante Órdenes de Movimientos de Fondos (OMF), por valor de 4.695 millones de euros y se han recibido 1.332 transferencias por importe de 3.514 millones de euros.

PRINCIPALES CONCEPTOS DE PAGOS/COBROS	(millones de euros)	
	2005	2006
Ingresos por recaudación de estaciones	541,8	575,8
Recibos domiciliados por ventas a crédito	468,3	491,3
Otros cobros por ventas a crédito	347,8	384,4
Ventas con tarjetas de crédito externas	296,0	353,7
Pagos netos de nóminas	404,5	412,8
Pagos indemnización y complementos ERE (2005-2009)	0,2	9,4
Pagos a proveedores	1.875,0	2.300,0
Pagos de impuestos y Seguridad Social	240,6	270,9
<b>TOTAL</b>	<b>4.174,2</b>	<b>4.798,3</b>

COBROS POR INGRESOS FINANCIEROS	(miles de euros)	
	2005	2006
Rendimientos de inversiones financieras	1.554	7.181
Intereses cargados a clientes	2.660	2.744
Ingresos por negociación bancaria	343	453
Ingresos por dividendos	829	7.129
<b>TOTAL</b>	<b>5.386</b>	<b>17.507</b>

PAGOS POR COMISIONES BANCARIAS	(miles de euros)	
	2005	2006
Tarjetas de crédito	5.172	5.042
Avalés	13	15
Nóminas	11	10
Recibos	10	9
Transferencias	7	7
Recaudación estaciones	0	0
Otros	6	32
<b>TOTAL</b>	<b>5.219</b>	<b>5.115</b>

Del resultado obtenido se puede apreciar que estos gastos han descendido respecto a los de 2005, debido a la disminución de las comisiones aplicadas por ventas con tarjeta de crédito.







*Resultados  
y principales  
magnitudes de las  
Áreas de Actividad*

*renfe*



## ***Resultados y principales magnitudes de las Áreas de Actividad***

### **4.1 Área de Actividad de Servicios de Cercanías y Media Distancia**

#### **Hitos destacables**

En el año 2006, culminando el proceso de implantación del nuevo modelo de gestión, se ha producido la unificación de todos los servicios de transporte de interés público en el ámbito de actividad de la Dirección General de Servicios de Cercanías y Media Distancia, añadiendo a la gestión de los servicios de Cercanías y de Media Distancia convencional la de los servicios de Alta Velocidad de Media Distancia (Madrid-Ciudad Real-Puertollano, Córdoba-Sevilla y Madrid-Toledo), que hasta este año eran gestionados por la Dirección General de Servicios de Alta Velocidad-Larga Distancia. En este sentido, es importante indicar que, por razones de homogeneidad a efectos comparativos entre los ejercicios 2005 y 2006, tanto la cuenta de resultados como las principales magnitudes del año 2005 del Área de Actividad de Cercanías y Media Distancia incorporan los datos correspondientes a la Alta Velocidad de Media Distancia.

El proceso de renovación y ampliación del parque de trenes de los servicios de interés público, de acuerdo con las previsiones del Plan Estratégico 2005-2010 y su concreción en el contrato-programa 2006-2010 suscrito por el Ministerio de Economía y Hacienda, el Ministerio de Fomento y Renfe Operadora, se ha materializado a lo largo de este ejercicio en los siguientes hechos:

- Adjudicación, en el mes de enero, de la fabricación y mantenimiento de 80 trenes Civia III, para los servicios de Cercanías, a Alstom y al consorcio CAF-Siemens.

- Adjudicación en el mes de julio a la empresa CAF de la fabricación y mantenimiento de 107 trenes para los servicios de Media Distancia, 50 eléctricos y 57 diésel, de ancho convencional, pero dotados de una preinstalación para su adaptación posterior para circular por vías de ancho UIC.

- Aprobación por el Consejo de Administración de noviembre de la propuesta de inversión para la adquisición de 60 trenes Civia IV para los servicios de Cercanías, dando con ello inicio al correspondiente proceso de licitación.

- Recepción en el mes de junio de un tren de la serie 104, completando con ello los 20 trenes que prestan servicio en los servicios de Alta Velocidad de Media Distancia.

- Recepción a lo largo del último semestre de los 17 primeros trenes Civia II, contratados en abril de 2004, pasando a prestar servicio en los núcleos de Madrid y Barcelona.

En relación con la oferta de servicios, los hechos más relevantes son:

- El 22 de julio se pone en funcionamiento la nueva línea 10 de Cercanías Estació de França-Aeroport, restableciendo con ello la conexión directa entre Barcelona y el aeropuerto, interrumpida en el último trimestre de 2005 con motivo de las obras llevadas a cabo por ADIF en el tramo Sants-Prat. Además, y dados los graves trastornos que, en general, las obras de la llegada de la Alta Velocidad a Barcelona ocasionan a la red de Cercanías, se pone en marcha un plan de actuaciones urgentes, por el que se intensifican los medios humanos y materiales destinados a mejorar la atención al cliente y subsanar las incidencias en el menor

tiempo posible, y se incrementa la oferta de transporte, paulatinamente a la entrada de parque, con el objetivo de que en el plazo de un año todos los trenes de las líneas C1, C2 y C4 circulen en hora punta en doble composición.

- Implantación en enero de un nuevo servicio diario de ida y vuelta en el corredor Madrid-Jaén de Media Distancia con el nuevo material diésel s/598.
- Reajuste de horarios en septiembre, con disminuciones importantes de los tiempos de viaje, en los servicios de Media Distancia del ámbito de Extremadura.
- Reestructuración y adecuación de horarios, en febrero de 2006, de los servicios de Media Distancia en Aragón, corredores Zaragoza-Calatayud y Zaragoza-Huesca, con un incremento de dos servicios diarios por sentido en ancho UIC en cada uno de estos corredores.
- Mejora de la oferta Alta Velocidad de Media Distancia en el corredor Madrid-Toledo, con un nuevo servicio diario por sentido a partir de julio, e incremento de la oferta de plazas desde diciembre, doblando la composición de un tren por sentido en día laborable.
- A partir del mes de junio, finalizadas las obras de mejora de la infraestructura, se reanuda el servicio en la línea Lleida-La Pobla de Segur, cuya explotación se realiza con material de Media Distancia por encomienda de gestión de la Generalitat de Catalunya.

En virtud del convenio con ADIF para la gestión de las estaciones de Cercanías y las adendas al mismo, a lo largo del ejercicio se han adjudicado las siguientes obras, previa firma de la correspondiente encomienda de gestión: actuaciones en andenes de las estaciones de San Cristóbal Industrial, Getafe Industrial y Pinto (en Madrid), remodelación de las estaciones de Sabadell Sur, Martorell, El Papiol y Calafell y construcción de la nueva estación de Tarrasa Este (en Barcelona), remodelación o nuevos edificios de viajeros en las estaciones de El Puig, L'Alcudia y Aldaia (en Valencia) y mejora de la ac-



cesibilidad en la estación de Ujo (en Asturias). Asimismo, se ha continuado la gestión de las siguientes obras, anteriores a la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario: nueva estación de Llamas de la Ribera (en Asturias), remodelación de la estación de Azuqueca (en Madrid), paso inferior de Cullera (en Valencia), dotación de ascensores para las estaciones de Llodio y Abaroa (en Bilbao) y nuevo acceso a la estación de Málaga Centro. Por otra parte, se ha suscrito conjuntamente con ADIF y el Ayuntamiento de Parla un convenio para la reforma de la estación actual y la construcción de un nuevo intercambiador con el tranvía municipal en Parla Este.

Se ha firmado el convenio con el Consorcio de Transportes de Asturias para la utilización de los títulos emitidos por el consorcio en la red de Cercanías del núcleo de Asturias, conforme a lo previsto en el acuerdo marco preexistente, y se han renovado los convenios de prestación de servicios de Media Distancia con las Comunidades Autónomas de Navarra, La Rioja, Galicia, Castilla y León, Aragón y Madrid, así como con el Ayuntamiento de Valls.

En el área de calidad, se han reacreditado las certificaciones existentes de la Norma ISO 9001 y la Norma UNE EN 13816, y se ha obtenido la certificación por la Norma ISO 14001:2004 de los productos Regional Express, TRD y R-598 de Media Distancia. Por otra parte, se ha presentado en noviembre, coincidiendo con el VIII Congreso Nacional de Medio Ambiente, la segunda versión de la Memoria de Sostenibilidad 2005 de Cercanías, validada por AENOR.

Dentro del Programa de Responsabilidad Social Empresarial y bajo el lema "Un tren de valores", se han llevado a cabo diferentes iniciativas, como la exposición itinerante en estaciones denominada *Artistas en tránsito*, el concurso de poemas haiku, etc.

En el ámbito tecnológico, se debe destacar, por su carácter novedoso y tecnológicamente complejo, el sistema de información a bordo de los trenes en el núcleo de Barcelona, que se realiza mediante comunicación GPRS/GSM desde el centro de control al tren, el cual dispone de un sistema GPS que permite su localización en todo momento. En lo referente a los sistemas de *ticketing*, se han instalado, continuando con el proceso de reposición y reforzamiento de la venta automática, 96 nuevas máquinas autoventa monitorizadas en los núcleos de Barcelona, Bilbao, Málaga y Valencia; igualmente, se ha continuado con la implantación y refuerzo de los sistemas de control de accesos en los núcleos de Asturias, Bilbao y Valencia; y se ha mejorado la tarea de venta/inspección a bordo mediante la implementación de un total de 247 lectores basados en una PDA estándar y una carcasa para la conexión de los diferentes periféricos de impresión, comunicaciones, etc.

### Resultados

Los ingresos totales se situaron en 917,7 millones de euros, lo que supone un incremento de un 12,1% sobre los de 2005.

Del citado importe, 548,2 millones corresponden a la venta de títulos de transporte, con un crecimiento del 8,7% sobre 2005, y 300,5 millones a la compensación del Estado por prestación de servicios de interés público, cifra superior a la registrada el año anterior en 51,6 millones de euros.

El crecimiento del 8,7% de la venta de títulos de transporte se produce por el aumento de la demanda en un 2,9% y del ingreso medio por viajero-km de un 5,6%.

La distribución de estos ingresos entre los distintos servicios es la siguiente: el 70,3% corresponde a los de Cercanías, el 24,3% a los de Media Distancia Convencional y el 5,4% a los de Alta Velocidad de Media Distancia. A su vez, los núcleos de Madrid y Barcelona concentran el 79,2% del total de los servicios de Cercanías, y las Comunidades de Cataluña y Andalucía, el 53,5% del total de los servicios de Media Distancia Convencional.

Por su parte, los gastos de explotación al EBITDA (personal, energía, cánones y servicios ADIF, materiales y servicios suministrados por proveedores externos e internos) alcanzaron la cifra de 770,2 millones de euros, un 13,9% más que en 2005.

Destaca el fuerte crecimiento de la partida de Cáñones y servicios ADIF, en concreto el canon por utilización de líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General, que se debe, fundamentalmente, a que en los servicios de Cercanías y de Media Distancia Convencional se estableció una moratoria en su aplicación hasta el 1 de enero de 2006.

También es muy importante el aumento del gasto en la partida de Energía de tracción (17,5%), derivado de una mayor oferta (3,4%), y, sobre todo, de la fuerte subida del precio de la energía.

Con todo ello, el resultado bruto de explotación (EBITDA) se sitúa en 147,5 millones de euros, mejorando en 5,5 millones el del año anterior.

Finalmente, el resultado obtenido en 2006 es de -0,6 millones de euros, cifra sensiblemente inferior a la del ejercicio anterior y en la que han influido negativamente: el incremento de la partida de Dotación para la amortización, el fuerte aumento de los gastos financieros derivados de una mayor necesidad de endeudamiento para la financiación de las nuevas adquisiciones de material rodante y el encarecimiento de los tipos de interés en 2006.

## Área de Actividad de Cercanías y Media Distancia / Principales magnitudes

### Ingresos de títulos de transporte



### Tráfico



### Oferta



## Resultados y principales magnitudes de las Áreas de Actividad

renfe

### Área de Actividad de Cercanías y Media Distancia / Principales magnitudes

#### Aprovechamiento

% aprovechamiento (v.k./p.k.o.)<sup>1</sup>



Ingresos/kilómetro-tren



Viajeros tren



#### Calidad

Índice de calidad percibida<sup>1</sup>  
(Cercanías)



Índice de calidad percibida<sup>1</sup>  
(Alta Velocidad/Media Distancia)



Índice de calidad percibida<sup>1</sup>  
(Media Distancia Convencional)



Puntualidad<sup>1,2</sup>  
(Cercanías)



Puntualidad<sup>1,2</sup>  
(Alta Velocidad/Media Distancia)



Puntualidad<sup>1,2</sup>  
(Media Distancia Convencional)



<sup>1</sup>Se indica la diferencia en puntos porcentuales respecto al año anterior.

<sup>2</sup>Número de trenes llegados a destino puntuales, respecto del número de trenes llegados a destino.

NOTA: Desde el 1 de enero de 2006 los trenes de Alta Velocidad de Media Distancia son gestionados por el Área de Actividad de Cercanías y Media Distancia. Con el fin de hacer homogénea la comparación, se incluyen también en el 2005.

**Área de Actividad de Cercanías y Media Distancia**  
**INFORMACIÓN DE NÚCLEOS DE CERCANÍAS**  
**INGRESOS DE TÍTULOS DE TRANSPORTE** (millones de euros)

	2006	2005	VARIACIÓN (%)
Madrid	186,541	171,423	8,8
Barcelona	118,716	113,874	4,3
Valencia	29,404	27,420	7,2
Bilbao	11,830	11,503	2,8
Málaga	8,843	8,342	6,0
Asturias	6,927	6,657	4,1
San Sebastián	6,160	5,912	4,2
Murcia	6,221	5,871	6,0
Sevilla	6,209	5,725	8,5
Cádiz	3,367	3,505	-3,9
Santander	1,083	1,063	1,9
<b>TOTAL</b>	<b>385,302</b>	<b>361,295</b>	<b>6,6</b>

**Área de Actividad de Cercanías y Media Distancia**  
**INFORMACIÓN DE NÚCLEOS DE CERCANÍAS**  
**VIAJEROS** (miles)

	2006	2005	VARIACIÓN (%)
Madrid	255.790	248.552	2,9
Barcelona	122.185	121.498	0,6
Valencia	25.439	24.452	4,0
Bilbao	21.083	21.236	-0,7
Málaga	9.830	9.569	2,7
Asturias	7.907	8.454	-6,5
San Sebastián	7.853	7.987	-1,7
Murcia	4.754	4.656	2,1
Sevilla	7.084	6.884	2,9
Cádiz	3.473	3.595	-3,4
Santander	1.184	1.208	-2,0
<b>TOTAL</b>	<b>466.582</b>	<b>458.091</b>	<b>1,9</b>



## Resultados y principales magnitudes de las Áreas de Actividad

renfe

Área de Actividad de Transporte de Cercanías y Media Distancia / Cuenta de resultados / CIERRE AÑO 2006

(millones de euros)

	2006	2005	VARIACIÓN <sup>1</sup>	
			DIFERENCIA	%
<b>INGRESOS</b>				
Títulos de transporte	548,15	504,36	43,79	8,7
Convenios específicos con Comunidades Autónomas	32,52	28,30	4,22	14,9
Compensación prestación Servicio Cercanías y Media Distancia	300,54	248,99	51,55	20,7
Otros ingresos	21,93	22,65	-0,71	-3,2
Ingresos propios	903,14	804,29	98,85	12,3
 Ingresos de transferencia	 14,58	 14,09	 0,49	 3,5
 <b>TOTAL INGRESOS</b>	 <b>917,72</b>	 <b>818,38</b>	 <b>99,34</b>	 <b>12,1</b>
 <b>GASTOS</b>				
Personal	260,22	251,61	8,61	3,4
Energía de tracción	100,89	85,84	15,05	17,5
Cánones y servicios ADIF (excepto energía)	81,90	55,32	26,57	48,0
Otros materiales y servicios	161,09	129,95	31,13	24,0
Gastos propios	604,09	522,72	81,37	15,6
 Integria	 90,10	 89,40	 0,70	 0,8
Dir. Corp. Protección Civil, Seguridad y Prevención de Riesgos	14,40	14,27	0,13	0,9
Sistemas de información	7,12	6,49	0,63	9,6
Otros	24,25	18,13	6,13	33,8
Gastos de transferencia	135,87	128,29	7,59	5,9
 Comunes Centro Corporativo antes de amortizaciones e intereses	 30,21	 25,36	 4,86	 19,2
 <b>TOTAL GASTOS</b>	 <b>770,18</b>	 <b>676,36</b>	 <b>93,81</b>	 <b>13,9</b>
 <b>RESULTADO ANTES DE AMORTIZACIONES, INTERESES E IMPUESTOS (EBITDA)</b>	 <b>147,54</b>	 <b>142,02</b>	 <b>5,53</b>	 <b>3,9</b>

## Área de Actividad de Transporte de Cercanías y Media Distancia / Cuenta de resultados / CIERRE AÑO 2006

(millones de euros)

	2006	2005	VARIACIÓN <sup>1</sup>	
			DIFERENCIA	%
– Variación de provisiones para reparaciones				
– Amortizaciones y retiros del inmovilizado	122,04	112,31	9,74	8,7
– Comunes Centro Corp. (amortizaciones y retiros del inmovilizado)	3,62	2,66	0,96	36,1
<b>= RESULTADO ANTES DE INTERESES E IMPUESTOS (EBIT)</b>	<b>21,88</b>	<b>27,05</b>	<b>-5,17</b>	<b>-19,1</b>
– Intereses del activo circulante	2,23	1,53	0,70	45,9
– Intereses financieros estructurales	25,91	13,89	12,02	86,6
– Comunes Centro Corp. (intereses y resultados extraordinarios)	2,28	-0,77	3,05	396,5
<b>+/- Resultados extraordinarios</b>	<b>7,94</b>	<b>1,96</b>	<b>5,99</b>	<b>305,9</b>
<b>= RESULTADO</b>	<b>-0,61</b>	<b>14,35</b>	<b>-14,96</b>	<b>-104,2</b>

**Coeficientes de cobertura**

AI EBITDA (%)	119,2	121,0	-1,8
AI EBIT (%)	102,4	103,4	-1,0
AI Resultado (%)	99,9	101,8	-1,9

<sup>1</sup> Signo -: variación desfavorable en Ingresos, Saldo, Resultados y Coberturas. Favorable en Gastos y Coste.

NOTA: Desde el 1 de enero de 2006 los trenes de Alta Velocidad de Media Distancia son gestionados por el Área de Actividad de Cercanías y Media Distancia. Con el fin de hacer homogénea la comparación, se incluyen también en el 2005.

## Resultados y principales magnitudes de las Áreas de Actividad

renfe

### Área de Actividad de Cercanías y Media Distancia

INGRESOS DE TÍTULOS DE TRANSPORTE (millones de euros)  
INFORMACIÓN POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS  
(SERVICIOS MEDIA DISTANCIA CONVENCIONAL)

	2006	2005	VARIACIÓN (%)
Cataluña	46,899	43,873	6,9
Andalucía	24,412	23,123	5,6
Castilla y León	14,209	12,828	10,8
Madrid	15,026	12,466	20,5
Galicia	9,297	9,053	2,7
Castilla-La Mancha	7,158	6,577	8,8
Valencia	6,931	6,051	14,5
Aragón	3,774	3,382	11,6
Extremadura	2,011	1,914	5,1
País Vasco	1,256	1,376	-8,7
Navarra	0,920	0,843	9,2
Murcia	0,710	0,490	44,8
La Rioja	0,332	0,379	-12,4
Cantabria	0,287	0,306	-6,0
Asturias	0,088	0,073	19,7
<b>TOTAL</b>	<b>133,310</b>	<b>122,732</b>	

### Área de Actividad de Cercanías y Media Distancia

INGRESOS DE TÍTULOS DE TRANSPORTE (millones de euros)  
INFORMACIÓN POR RELACIONES  
(SERVICIOS ALTA VELOCIDAD DE MEDIA DISTANCIA)

	2006	2005	VARIACIÓN (%)
Madrid-Puertollano	18,593	16,745	11,0
Córdoba-Sevilla	4,253	2,764	53,9
Madrid-Toledo	6,689	0,823	712,7
<b>TOTAL</b>	<b>29,535</b>	<b>20,332</b>	<b>45,3</b>



## 4.2 Área de Actividad de Servicios de Alta Velocidad-Larga Distancia

### Hitos destacables

Desde el 1 de enero, se traspasa toda la gestión de los trenes de Alta Velocidad de Media Distancia (anteriormente gestionados por la Unidad de Negocio de Alta Velocidad) a la Dirección General de Servicios de Cercanías y Media Distancia.

Se rediseña la oferta comercial en las relaciones Madrid-Zaragoza-Lérida-Barcelona, en función de las entregas de nuevo material y de los nuevos hitos de la infraestructura de este corredor:

- La puesta en funcionamiento de los 12 nuevos trenes de rodadura desplazable de la serie 120 del consorcio CAF-ALSTOM modifica la oferta comercial de la relación Madrid-Barcelona, sustituyéndose paulatinamente, desde mayo, trenes Altaria con material Talgo serie VII por trenes Alvia con material serie 120; a partir de septiembre, toda la oferta Madrid-Barcelona se realiza con trenes Alvia.
- Respecto a los nuevos hitos de las infraestructuras, en el mes de octubre se alcanzan 280 km/h de velocidad máxima en la relación Madrid-Zaragoza-Lérida para los trenes de la serie 102.

En diciembre entran en funcionamiento la prolongación de la línea de Alta Velocidad Madrid-Lérida hasta Camp de Tarragona y el nuevo intercambiador de Roda de Bará, extendiéndose la oferta de trenes de Alta Velocidad hasta Camp.

Las mejoras del tiempo de viaje derivadas de lo comentado anteriormente suponen en la relación Madrid-Barcelona hasta 43 minutos, y en la relación Madrid-Tarragona hasta 1 hora y 17 minutos (Ave s/102 versus Alvia s/120).

Asimismo, en el mes de diciembre la prolongación de la línea de Alta Velocidad Madrid-Córdoba hasta Antequera y la entrada en funcionamiento del nuevo intercambiador permiten la creación de un nuevo servicio Altaria Madrid-Granada, que sustituye la anterior rama de Granada por vía convencional del tren Talgo Madrid-Granada-Almería.

Derivado de lo anterior, se produce una mejora del tiempo de viaje Madrid-Málaga de hasta 41 minutos, y de Madrid-Granada de hasta 1 hora y 40 minutos.

Respecto al corredor Madrid-Levante, en la relación Madrid-Valencia se incrementa la oferta comercial en dos frecuencias más realizadas con material Talgo de la serie VII y en la relación Madrid-Murcia-Cartagena se reduce el tiempo de viaje hasta 35 minutos, como consecuencia de la utilización de las nuevas locomotoras s/334 aptas para circular a 200 km/h.

Como consecuencia de la reestructuración de la oferta comentada anteriormente, se suprimen los siguientes trenes y servicios:

- Estrella Sol de Levante Bilbao/Irún-Valencia/Alicante en mayo.
- Intercity Madrid-Málaga por vía convencional en diciembre.
- Estrella Madrid-Algeciras en diciembre.
- Autoexpreso en trenes nocturnos.

Se firman con los ferrocarriles portugueses dos nuevos convenios que regulan la gestión y administración del Tren Hotel Lusitania Madrid-Lisboa y del Tren Estrella Súrex Irún-Lisboa para los años 2006 y 2007.

### Resultados

Los ingresos totales alcanzaron la cifra de 711,7 millones de euros, un 6,1% más que en 2005.

De ellos, 685 millones fueron generados por la venta de títulos de transporte, con un crecimiento del 6,9% sobre el ejercicio anterior.

Este crecimiento obedece al cambio de mix en la oferta comercial, aumento de los servicios de altas prestaciones en detrimento de los servicios convencionales, que deriva en un aumento de la percepción media por viajero-km del 5,5% y de la demanda atendida del 1,4%.

La reestructuración de la oferta comercial del área de actividad da como resultado la mejora del aprovechamiento en 1,4 puntos porcentuales, pasando del 63,7% en 2005 al 65,1% en el año 2006.

El aumento de viajeros sobre el año anterior se sitúa en el 3%, destacando en los productos Ave de los corredores Nordeste (Madrid-Lérida-Camp de Tarragona), un 66,2% y Sur (Madrid-Sevilla), con un 7,5%.

También son importantes los crecimientos en las relaciones Madrid-Pamplona, Madrid-San Sebastián y Madrid-Vitoria, con un 26,2%, del corredor Norte, y en las relaciones Madrid-Levante, con un 9,8% de aumento medio.

El resto de los ingresos (26,7 millones de euros) corresponde principalmente a la prestación de servicios al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y a los acuerdos de gestión de trenes internacionales con los ferrocarriles portugueses y franceses.

Por su parte, las partidas que componen los gastos de explotación al EBITDA (personal, energía de tracción, cánones y servicios ADIF, y materiales y servicios prestados por proveedores externos e internos) alcanzan la cifra de 678,2 millones de euros, lo que supone un aumento del 7,2% sobre el año 2005.

Las desviaciones más significativas se producen en las siguientes partidas:

- Energía de tracción. La fuerte subida experimentada en el ejercicio por los precios de la energía, principalmente por el alza de los precios del petróleo y el aumento de la producción en las líneas UIC, que tienen un coste energético más elevado, ha generado un aumento del 14,9% sobre 2005 en este gasto.
- Cánones y servicios ADIF. La desviación se sitúa en el 13,3% y se encuentra, fundamentalmente, en el canon por utilización de infraestructuras debido a dos causas: al mayor número de servicios ofrecidos en las líneas de ancho UIC, que devengan una tarifa más cara que los servicios ofrecidos en líneas convencionales, y al hecho de que en 2005 estos últimos estuvieron exentos del pago del canon.
- Gastos por prestación de servicios del Área de Actividad de Fabricación y Mantenimiento. Se produce un incremento del 9,1% respecto a 2005, por el mayor número de reparaciones de material por accidente y por la realización del Plan de Confort del Material Convencional.

Por todo ello, el resultado bruto de explotación (EBITDA) se sitúa en 33,5 millones de euros, lo que supone un empeoramiento de 4,4 millones sobre el ejercicio 2005.

Finalmente, el resultado alcanzado en este ejercicio es de -74,7 millones de euros, lo que representa un aumento de -21,9 millones sobre el año 2005, debido principalmente a la desviación negativa producida en la partida de intereses financieros estructurales, que es generada por el incremento del endeudamiento, que a su vez ha estado motivado por la necesidad de financiación de las nuevas adquisiciones de material rodante y por la desfavorable evolución de los tipos de interés en 2006.

## Área de Actividad de Transporte de Alta Velocidad-Larga Distancia / Principales magnitudes

### Ingresos de títulos de transporte

Millones de euros



Percepción media (euros/v.k.)



### Tráfico

Viajeros (miles)



Viajeros-kilómetro (millones)



### Oferta

Plazas-kilómetro (millones)



Kilómetros-tren (miles)



Plazas/tren



## Resultados y principales magnitudes de las Áreas de Actividad

renfe

### Área de Actividad de Transporte de Alta Velocidad-Larga Distancia / Principales magnitudes

#### Aprovechamiento

% aprovechamiento (v.k/p.k.o.)<sup>1</sup>



Ingresos/kilómetro-tren



Viajeros tren



#### Calidad

Índice de calidad percibida



Puntualidad Larga Distancia<sup>1,2</sup>



Puntualidad Alta Velocidad<sup>1,2</sup>  
Ave Madrid-Sevilla



Puntualidad Alta Velocidad<sup>1,2</sup>  
Ave Madrid-Lleida



Puntualidad Alta Velocidad<sup>1,2</sup>  
Talgo 200



<sup>1</sup>Se indica la diferencia en puntos porcentuales respecto al año anterior.

<sup>2</sup>Número de trenes llegados a destino puntuales, respecto del número de trenes llegados a destino.

NOTA: Desde el 1 de enero de 2006 los trenes de Alta Velocidad de Media Distancia son gestionados por el Área de Actividad de Cercanías y Media Distancia. Con el fin de hacer homogénea la comparación, se incluyen también en el 2005.



**Área de Actividad de Transporte de Alta Velocidad-Larga Distancia**  
**INGRESOS DE TÍTULOS DE TRANSPORTE** (millones de euros)

Unidades de mercado	2006	2005	VARIACIÓN (%)
Corredor Norte	84,975	85,981	-1,2
Corredor Transversal	94,522	92,828	1,8
Corredor Este-Mediterráneo	154,463	146,672	5,3
Corredor Sur	250,241	224,707	11,4
Corredor Nordeste	100,772	90,443	11,4
<b>TOTAL</b>	<b>684,973</b>	<b>640,626</b>	<b>6,9</b>

**Área de Actividad de Transporte de Alta Velocidad-Larga Distancia**  
**VIAJEROS** (miles de viajeros)

Concepto	2006	2005	VARIACIÓN (%)
Corredor Norte	2.548	2.697	-5,5
Corredor Transversal	2.444	2.498	-2,1
Corredor Este-Mediterráneo	5.238	5.131	2,1
Corredor Sur	5.459	5.143	6,1
Corredor Nordeste	2.542	2.235	13,7
<b>TOTAL</b>	<b>18.231</b>	<b>17.703</b>	<b>3,0</b>

Área de Actividad de Transporte de Alta Velocidad-Larga Distancia / Cuenta de resultados / CIERRE AÑO 2006

(millones de euros)

	2006	2005	VARIACIÓN <sup>1</sup>	
			DIFERENCIA	%
<b>INGRESOS</b>				
Títulos de transporte	684,97	640,63	44,35	6,9
Otros ingresos	15,62	21,56	-5,93	-27,5
Ingresos propios	700,59	662,18	38,41	5,8
Ingresos de transferencia	11,11	8,33	2,78	33,4
<b>+ TOTAL INGRESOS</b>	<b>711,71</b>	<b>670,51</b>	<b>41,19</b>	<b>6,1</b>
<b>GASTOS</b>				
Personal	119,11	113,25	5,86	5,2
Energía de tracción	52,92	46,06	6,86	14,9
Cáñones y servicios ADIF (excepto energía)	140,26	123,76	16,51	13,3
Otros materiales y servicios	262,87	252,99	9,88	3,9
Gastos propios	575,17	536,07	39,10	7,3
Integria	58,27	53,39	4,88	9,1
Sistemas de información	9,32	8,57	0,75	8,7
Dir. Corp. Protección Civil, Seguridad y Prevención de Riesgos	2,31	2,20	0,12	5,3
Otros	7,23	10,22	-2,98	-29,2
Gastos de transferencia	77,14	74,18	2,96	4,0
Comunes Centro Corporativo antes de amort. e intereses	25,87	22,30	3,57	16,0
<b>- TOTAL GASTOS</b>	<b>678,18</b>	<b>632,54</b>	<b>45,63</b>	<b>7,2</b>
<b>= RESULTADO ANTES DE AMORTIZACIONES, INTERESES E IMPUESTOS (EBITDA)</b>	<b>33,53</b>	<b>37,97</b>	<b>-4,44</b>	<b>-11,7</b>

## Área de Actividad de Transporte de Alta Velocidad-Larga Distancia / Cuenta de resultados / CIERRE AÑO 2006

(millones de euros)

	2006	2005	VARIACIÓN <sup>1</sup>	
			DIFERENCIA	%
– Variación de provisiones para reparaciones	3,03	2,27	0,76	33,6
– Amortizaciones y retiros del inmovilizado	70,17	69,57	0,61	0,9
– Comunes Centro Corp. (amortizaciones y retiros del inmovilizado)	3,10	2,34	0,76	32,5
<b>= RESULTADO ANTES DE INTERESES E IMPUESTOS (EBIT)</b>	<b>-42,78</b>	<b>-36,21</b>	<b>-6,57</b>	<b>-18,1</b>
– Intereses del activo circulante	0,54	0,50	0,03	6,1
– Intereses financieros estructurales	35,13	18,15	16,98	93,5
– Comunes Centro Corp. (intereses y resultados extraordinarios)	1,95	-0,68	2,63	388,7
<b>+/- Resultados extraordinarios</b>	<b>5,75</b>	<b>1,44</b>	<b>4,31</b>	<b>299,2</b>
<b>= RESULTADO</b>	<b>-74,65</b>	<b>-52,75</b>	<b>-21,90</b>	<b>-41,5</b>

*Coeficientes de cobertura*

AI EBITDA (%)	104,9	106,0	-1,1
AI EBIT (%)	94,3	94,9	-0,5
AI Resultado (%)	90,5	92,7	-2,2

<sup>1</sup> Signo -: variación desfavorable en Ingresos, Saldo, Resultados y Coberturas. Favorable en Gastos y Coste.

NOTA: Desde el 1 de enero de 2006 los trenes de Alta Velocidad de Media Distancia son gestionados por el Área de Actividad de Cercanías y Media Distancia. Con el fin de hacer homogénea la comparación, se incluyen también en el 2005.



## ***Resultados y principales magnitudes de las Áreas de Actividad***

### **4.3 Área de Actividad de Mercancías y Logística**

#### **Hitos destacables**

El año 2006 ha estado marcado por el cambio de modelo organizativo en Renfe Operadora, que en el caso del Área de Actividad de Mercancías y Logística ha supuesto asumir una total transformación, pasando de una organización centralizada y de tipo clásico a otra descentralizada en áreas de negocio, especializadas de acuerdo con los mercados a los que deben atender y que asumen la responsabilidad de su cuenta de resultados.

Tal cambio supuso dotar de personal y procedimientos a las áreas, las relaciones entre las mismas, distribuir los recursos materiales existentes, establecer precios de transferencia para los servicios, etc..

Se impulsó la posición logística en relación con los puertos y se desarrollaron actividades para potenciar, a través de alianzas, el área de graneles y automóvil.

De gran importancia estratégica ha resultado la adquisición de 100 locomotoras eléctricas, la recepción de parte del pedido de reconstrucción de 60 locomotoras diésel, así como la participación junto con la industria privada en el desarrollo de un sistema de ancho de ejes desplazable para el material de transporte de mercancías.

Al mismo tiempo se han preparado las bases que permitirán adjudicar en 2007 los nuevos sistemas integrales de información que permitirán integrar en una plataforma la información para la gestión, los sistemas de venta, la planificación y la programación de recursos, el análisis de negocio, el seguimiento del mantenimiento del material, etc..

#### **Resultados**

Los ingresos totales del área de actividad en el ejercicio 2006 alcanzan la cifra de 351,7 millones de euros, importe similar al obtenido en 2005.

De esa cantidad, 322,6 millones corresponden a los generados por el tráfico de mercancías, lo que significa el mantenimiento de la cifra de negocio del año anterior. Esto obedece al inicio del proceso de flexibilización y adaptación de la oferta, que ha permitido reducir la producción en kilómetros-tren un 1,6% y el volumen de toneladas transportado un 2,4%, manteniéndose el mismo nivel de ingresos.

Por su parte, el aprovechamiento medido en toneladas-kilómetro netas sobre toneladas-kilómetro brutas experimenta un crecimiento de 1,2 puntos porcentuales.

Del resto de los ingresos, 29,1 millones, la mayor parte, corresponden a la prestación de diferentes servicios al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

Por su parte, las partidas que componen los gastos de explotación al EBITDA (personal, energía de tracción, cánones y servicios ADIF, y materiales y servicios prestados por proveedores externos e internos) alcanzan la cifra de 381,6 millones de euros, lo que representa un aumento del 1,6% sobre el año 2005.

Destaca el fuerte aumento del gasto de Energía de tracción, que aun con una menor producción (1,6% en km-tren) experimenta un crecimiento del 18,7% sobre el año 2005, esto es, 9,9 millones de euros, lo cual está

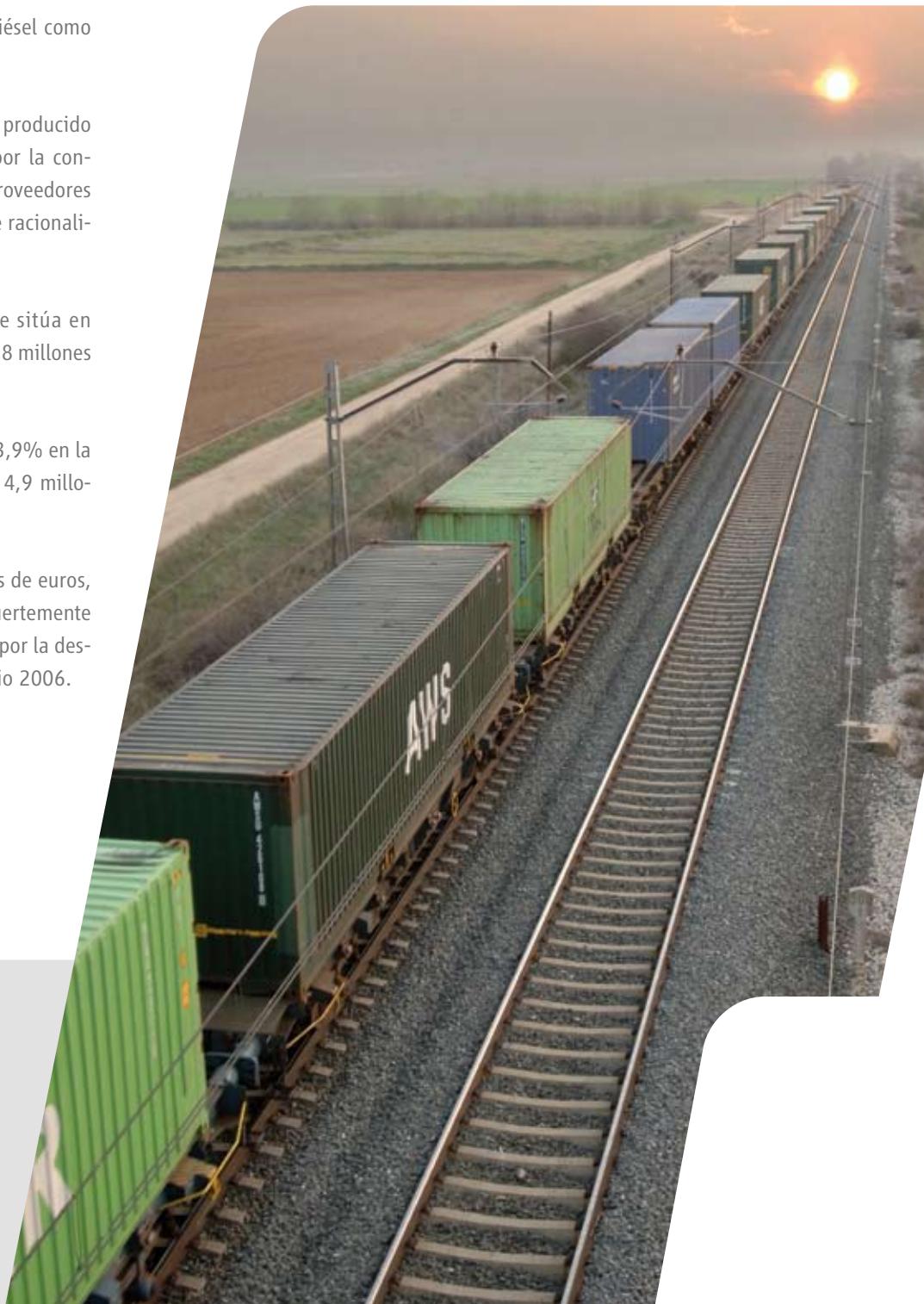
motivado por la fuerte subida del precio de la energía, tanto diésel como eléctrica, a lo largo del ejercicio 2006.

El anterior efecto se ve compensado parcialmente por el ahorro producido en gastos de personal, 2,5 millones de euros, y, sobre todo, por la contencción del gasto realizado en aquellos servicios recibidos de proveedores externos, como consecuencia de la aplicación de una política de racionalización del uso de las terminales de ADIF.

Con todo ello, el resultado bruto de explotación (EBITDA) se sitúa en -29,9 millones de euros, lo que significa un empeoramiento de 5,8 millones sobre el ejercicio 2005.

El resultado antes de intereses (EBIT), gracias a la reducción del 3,9% en la dotación para amortizaciones, tiene un menor empeoramiento, 4,9 millones, que el del EBITDA.

Por último, el resultado alcanzado en 2006 es de -73,9 millones de euros, un 19,3% peor que el obtenido en 2005. En ello ha incidido fuertemente el aumento de los intereses financieros estructurales, producido por la desfavorable evolución sufrida por los tipos de interés en el ejercicio 2006.



**Área de Actividad de Transporte de Mercancías y Logística / Principales magnitudes**

**Ingresos de tráfico**

Millones de euros



Percepción media (euros/tonelada-kilómetro)



**Tráfico**

TEU (miles de unidades equivalentes)



Toneladas (miles)



TEU-kilómetro (millones)



Toneladas-kilómetro (millones)



## Área de Actividad de Transporte de Mercancías y Logística / Principales magnitudes

### Oferta



### Aprovechamiento



## Resultados y principales magnitudes de las Áreas de Actividad

renfe

### Área de Actividad de Transporte de Mercancías y Logística MERCADO INTERMODAL (miles de toneladas)

CONCEPTO	2006	2005	VARIACIÓN (%)
Tráfico nacional marítimo	1.896	2.140	-11,4
Tráfico nacional terrestre	2.841	2.691	5,6
<b>Tráfico nacional total</b>	<b>4.738</b>	<b>4.831</b>	<b>-1,9</b>
Importación	1.257	1.267	-0,8
Exportación	823	784	5,0
Tránsito	41	57	-29,2
<b>Tráfico internacional total</b>	<b>2.121</b>	<b>2.109</b>	<b>0,6</b>
<b>TOTAL</b>	<b>6.859</b>	<b>6.940</b>	<b>-1,2</b>

### Área de Actividad de Transporte de Mercancías y Logística MERCADO INTERMODAL (millones de toneladas-kilómetro)

CONCEPTO	2006	2005	VARIACIÓN (%)
Tráfico nacional marítimo	1.009	1.124	-10,2
Tráfico nacional terrestre	2.203	2.077	6,1
<b>Tráfico nacional total</b>	<b>3.212</b>	<b>3.200</b>	<b>0,4</b>
Importación	433	450	-3,9
Exportación	320	327	-2,1
Tránsito	16	26	-37,9
<b>Tráfico internacional total</b>	<b>769</b>	<b>803</b>	<b>-4,3</b>
<b>TOTAL</b>	<b>3.981</b>	<b>4.003</b>	<b>-0,6</b>



Área de Actividad de Transporte de Mercancías y Logística  
VAGÓN COMPLETO (miles de toneladas)

CONCEPTO	2006	2005
P. siderúrgicos nacionales	4.714	3.827
Carbones	2.775	3.113
Cementos	2.344	2.138
Resto nacional	1.125	1.004
Piezas y comp. autos internacionales	1.121	983
Cereales nacionales	968	930
Autos nacionales	720	799
Combustibles líquidos	537	534
Butano y propano	484	499
Maderas nacionales	377	374
Resto internacional	369	352
Productos químicos	363	420
Papel	353	345
Autos internacionales	309	333
P. siderúrgicos internacionales	298	270
Piedras y tierras	213	614
Sal	193	193
Abonos	188	222
Cenizas volantes	183	225
Cereales internacionales	141	196
Material de construcción	102	47
Maderas internacionales	66	56
Minerales	58	23
TEMI	52	54
Ttes. excepcionales	6	162
Transportes en servicio		636
TEM		232
<b>TOTAL</b>	<b>18.059</b>	<b>18.580</b>

Tránsito	7	5
Importación	1.329	1.291
Exportación	1.019	950
<b>Tráfico internacional<sup>1</sup></b>	<b>2.356</b>	<b>2.245</b>

<sup>1</sup> Cifras incluidas en el Total.

Área de Actividad de Transporte de Mercancías y Logística  
VAGÓN COMPLETO (millones de toneladas-kilómetro)

CONCEPTO	2006	2005
P. siderúrgicos nacionales	2.447	2.056
Piezas y comp. autos internacionales	559	582
Cementos	501	451
Carbones	501	541
Autos nacionales	418	447
Combustibles líquidos	329	324
Cereales nacionales	325	324
Maderas nacionales	298	296
Resto nacional	265	106
Resto internacional	187	234
Papel	180	194
Butano y propano	176	171
Productos químicos	172	203
P. siderúrgicos internacionales	148	166
Autos internacionales	105	122
Cenizas volantes	80	108
Piedras y tierras	64	126
Material de construcción	59	30
TEMI	50	55
Sal	45	46
Abonos	41	66
Cereales internacionales	40	72
Maderas internacionales	29	26
Minerales	9	4
Ttes. excepcionales	2	60
TEM		165
Transportes en servicio		93
<b>TOTAL</b>	<b>7.031</b>	<b>7.067</b>

Tránsito	5	3
Importación	610	703
Exportación	504	551
<b>Tráfico internacional<sup>1</sup></b>	<b>1.118</b>	<b>1.256</b>

<sup>1</sup> Cifras incluidas en el Total.

Área de Actividad de Transporte de Mercancías y Logística / Cuenta de resultados / CIERRE AÑO 2006

(millones de euros)

	2006	2005	VARIACIÓN <sup>1</sup>	
			DIFERENCIA	%
<b>INGRESOS</b>				
Tráfico	322,60	322,70	-0,09	-0,0
Otros ingresos	27,88	27,49	0,38	1,4
Ingresos propios	350,48	350,19	0,29	0,1
Ingresos de transferencia	1,23	1,34	-0,11	-8,4
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>351,71</b>	<b>351,53</b>	<b>0,18</b>	<b>0,1</b>
<b>GASTOS</b>				
Personal	118,18	120,65	-2,47	-2,0
Energía de tracción	62,53	52,68	9,85	18,7
Cáñones y servicios ADIF (excepto energía)	76,51	78,12	-1,61	-2,1
Otros materiales y servicios	24,63	29,73	-5,10	-17,2
Gastos propios	281,85	281,18	0,67	0,2
Integria	79,79	75,76	4,04	5,3
Sistemas de información	4,85	4,23	0,62	14,7
Dir. Corp. Protección Civil, Seguridad y Prevención de Riesgos	0,45	0,39	0,07	17,5
Otros	0,61	0,57	0,05	8,4
Gastos de transferencia	85,71	80,94	4,77	5,9
Comunes Centro Corporativo antes de amortizaciones e intereses	14,00	13,43	0,57	4,3
<b>TOTAL GASTOS</b>	<b>381,56</b>	<b>375,55</b>	<b>6,01</b>	<b>1,6</b>
<b>RESULTADO ANTES DE AMORTIZACIONES, INTERESES E IMPUESTOS (EBITDA)</b>	<b>-29,85</b>	<b>-24,01</b>	<b>-5,84</b>	<b>-24,3</b>

Área de Actividad de Transporte de Mercancías y Logística / Cuenta de resultados / CIERRE AÑO 2006		(millones de euros)		
		2006	2005	VARIACIÓN <sup>1</sup>
				DIFERENCIA %
–	Variación de provisiones para reparaciones			
–	Amortizaciones y retiros del inmovilizado	30,80	32,06	-1,26 -3,9
–	Comunes Centro Corp. (amortizaciones y retiros del inmovilizado)	1,68	1,41	0,27 19,1
=	<b>RESULTADO ANTES DE INTERESES E IMPUESTOS (EBIT)</b>	<b>-62,33</b>	<b>-57,49</b>	<b>-4,85 -8,4</b>
–	Intereses del activo circulante	2,96	2,90	0,06 1,9
–	Intereses financieros estructurales	5,74	3,41	2,33 68,4
–	Comunes Centro Corp. (intereses y resultados extraordinarios)	1,06	-0,41	1,46 359,4
+/-	<b>Resultados extraordinarios</b>	<b>-1,82</b>	<b>1,42</b>	<b>-3,24 -228,2</b>
=	<b>RESULTADO</b>	<b>-73,91</b>	<b>-61,97</b>	<b>-11,94 -19,3</b>

#### *Coeficientes de cobertura*

AI EBITDA (%)	92,2	93,6	-1,4
AI EBIT (%)	84,9	85,9	-1,0
AI Resultado (%)	82,6	85,0	-2,4

<sup>1</sup> Signo -: variación desfavorable en Ingresos, Saldo, Resultados y Coberturas. Favorable en Gastos y Coste.



## ***Resultados y principales magnitudes de las Áreas de Actividad***

### **4.4 Área de Actividad de Fabricación y Mantenimiento**

#### **Hitos destacables**

Se ha llevado a cabo la elaboración de planes de mantenimiento para la homologación de material convencional, en cumplimiento de la Orden Ministerial para la homologación del material rodante y régimen de autorización y funcionamiento de los centros de mantenimiento.

A lo largo del ejercicio tienen lugar:

- La finalización de la fabricación de las 32 cajas contratadas de material Ave s/103 del primer pedido y, para esta misma serie, prolongación para 20 cajas (segundo pedido) en el TCR de Valladolid.
- El fin de la transformación de los últimos vagones de la Serie JJ3 en vagones de la Serie JJ5, aptos para el transporte de bobinas laminadas en frío, en el taller de Lugo de Llanera.
- La aprobación de las propuestas de inversión para la construcción de los Centros de Tratamiento Técnico del Material de Alta Velocidad de Fuencarral y Barcelona Casa Antúnez.
- El comienzo de los trabajos de construcción de los Centros de Tratamiento Técnico del Material de Alta Velocidad de Fuencarral y Málaga.
- La firma de los pedidos/contratos para la construcción de estructuras de 56 cabinas de locomotoras S/333 para VOSSLOH.

- El desarrollo del proyecto de instalaciones robotizadas de pintura en el taller de pintura Fuencarral.

En cuanto a sociedades participadas, destacan:

- La aportación de capital para la constitución con CAF de la Sociedad ACTREN Mantenimiento Ferroviario S.A.
- La aportación de capital para la constitución con VOSSLOH de la Sociedad ERION Mantenimiento Ferroviario S.A.
- La ampliación de capital en la empresa NERTUS.

#### **Resultados**

El total de ingresos del área de actividad se elevó en el ejercicio 2006 a 273,4 millones de euros, un 6,4% más que en 2005.

De dicho total, 229,2 millones corresponden a la prestación de servicios de mantenimiento y reparación a los operadores de viajeros y mercancías de la propia Renfe Operadora, con un ligero aumento del 0,6% sobre el año anterior.

El resto de los ingresos (44,2 millones de euros) corresponde a trabajos para el propio inmovilizado y a servicios de mantenimiento a otros propietarios de material y al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias; se experimenta un fuerte incremento sobre el 2005 (50,9%), en parte motivado por la prestación de personal para la construcción de material de Alta Velocidad.

En cuanto a los gastos de explotación al EBITDA (personal, almacenes y otros materiales y servicios recibidos de terceros), se cifran en 312,1 millones de euros, lo que representa un aumento del 8,9% sobre el ejercicio anterior, como consecuencia del aumento en gastos de personal y en el precio de los materiales aplicados a reparaciones (también se incluye una provisión para la descontaminación de suelos en talleres por importe de 5,4 millones de euros).

Como consecuencia de todo ello, el resultado bruto de explotación (EBITDA) obtenido es de -38,7 millones de euros, lo que supone un empeoramiento de 9 millones sobre el año 2005.

Finalmente, el resultado, una vez incorporadas las amortizaciones y los intereses financieros estructurales, se sitúa en -56,4 millones de euros, un 37,5% peor que el alcanzado en 2005.



## Resultados y principales magnitudes de las Áreas de Actividad

renfe

Área de Actividad de Fabricación y Mantenimiento / Cuenta de resultados / CIERRE AÑO 2006 (millones de euros)

	2006	2005	VARIACIÓN <sup>1</sup>	
			DIFERENCIA	%
<b>INGRESOS</b>				
Trabajos para el inmovilizado y almacenes	17,28	8,02	9,26	115,4
Convenios mantenimiento con ADIF	11,80	3,21	8,60	268,1
Resto prestaciones a terceros	15,14	18,09	-2,94	-16,3
Ingresos propios	44,23	29,32	14,91	50,9
Ingresos de transferencia	229,21	227,73	1,48	0,6
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>273,44</b>	<b>257,05</b>	<b>16,39</b>	<b>6,4</b>
<b>GASTOS</b>				
Personal	154,94	149,46	5,48	3,7
Energía de tracción	0,10	0,07	0,03	44,8
Cánones y servicios ADIF (excepto energía)	0,57	0,55	0,03	4,9
Otros materiales y servicios	140,46	121,37	19,09	15,7
Gastos propios	296,08	271,44	24,64	9,1
Sistemas de información	3,11	3,22	-0,11	-3,5
Dir. Corp. Protección Civil, Seguridad y Prevención de Riesgos	1,60	1,50	0,10	6,8
Otros	0,48	0,56	-0,08	-15,3
Gastos de transferencia	5,19	5,28	-0,10	-1,8
Comunes Centro Corporativo antes de amortizaciones e intereses	10,85	9,98	0,87	8,7
<b>TOTAL GASTOS</b>	<b>312,12</b>	<b>286,71</b>	<b>25,41</b>	<b>8,9</b>
<b>RESULTADO ANTES DE AMORTIZACIONES, INTERESES E IMPUESTOS (EBITDA)</b>	<b>-38,68</b>	<b>-29,66</b>	<b>-9,02</b>	<b>-30,4</b>

Área de Actividad de Fabricación y Mantenimiento / Cuenta de resultados / CIERRE AÑO 2006		(millones de euros)		
		2006	2005	VARIACIÓN <sup>1</sup>
				DIFERENCIA %
–	Variación de provisiones para reparaciones			
–	Amortizaciones y retiros del inmovilizado	8,72	7,88	0,84 10,7
–	Comunes Centro Corp. (amortizaciones y retiros del inmovilizado)	1,30	1,05	0,25 24,1
=	<b>RESULTADO ANTES DE INTERESES E IMPUESTOS (EBIT)</b>	<b>-48,70</b>	<b>-38,59</b>	<b>-10,11</b> <b>-26,2</b>
–	Intereses del activo circulante	1,95	1,98	-0,03 -1,6
–	Intereses financieros estructurales	3,20	1,87	1,33 71,3
–	Comunes Centro Corp. (intereses y resultados extraordinarios)	0,82	-0,30	1,12 370,5
+/-	<b>Resultados extraordinarios</b>	<b>-1,74</b>	<b>1,11</b>	<b>-2,85</b>
=	<b>RESULTADO</b>	<b>-56,41</b>	<b>-41,02</b>	<b>-15,38</b> <b>-37,5</b>

#### *Coeficientes de cobertura*

AI EBITDA (%)	87,6	89,7	-2,0
AI EBIT (%)	84,9	86,9	-2,1
AI Resultado (%)	82,9	86,2	-3,3

<sup>1</sup> Signo -: variación desfavorable en Ingresos, Saldo, Resultados y Coberturas. Favorable en Gastos y Coste.





*Composición  
del Consejo  
de Administración*

*renfe*





## ***Consejo de Administración***

A 31 de diciembre de 2006

### **Presidente**

D. José Salgueiro Carmona

### **Secretario del Consejo**

D. José Luis Marroquín Mochales

### **Vocales**

D. Francisco Alonso Colomer  
D. Manuel Azuaga Moreno  
D. Jesús Candil Gonzalo  
D. Luis de Santiago Pérez  
D. Antonio del Campo Navarro  
D. Luis Espadas Moncalvillo  
D. Juan Jesús García Fraile  
Dª. Carmen Gil González  
D. Celso González González  
D. Casimiro Iglesias Pérez  
Dª. Soledad López Fernández  
D. Santiago Menéndez de Luarca Navía-Osorio  
D. Jacinto Moyano Rubio  
D. Luis Felipe Palacios Arroyo  
D. Fernando Palao Taboada  
D. Dimas Sañudo Aja  
D. Ángel Torres Torres

### **Delegado Especial del Ministerio de Economía y Hacienda**

D. Gerardo Sánchez Revenga